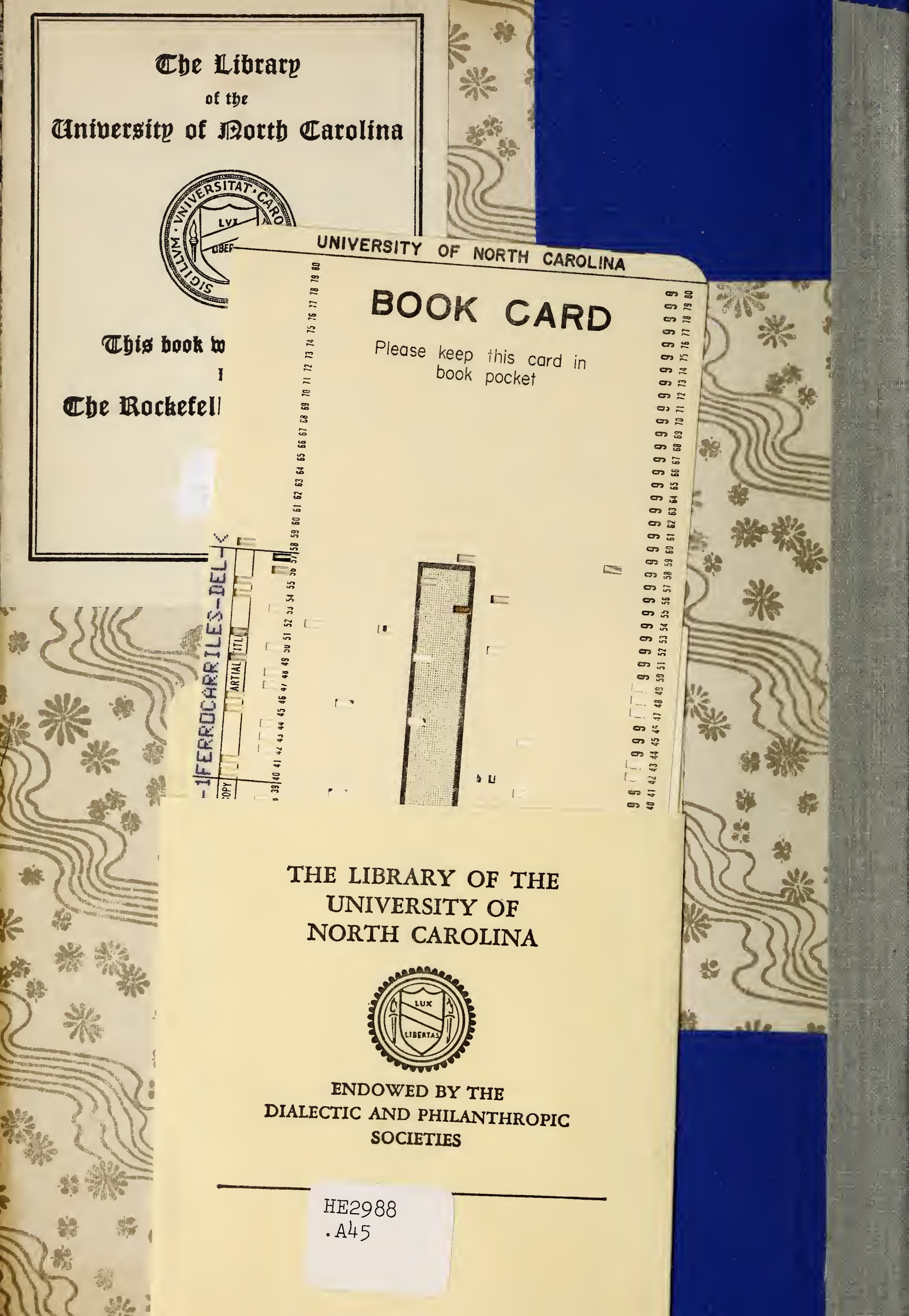
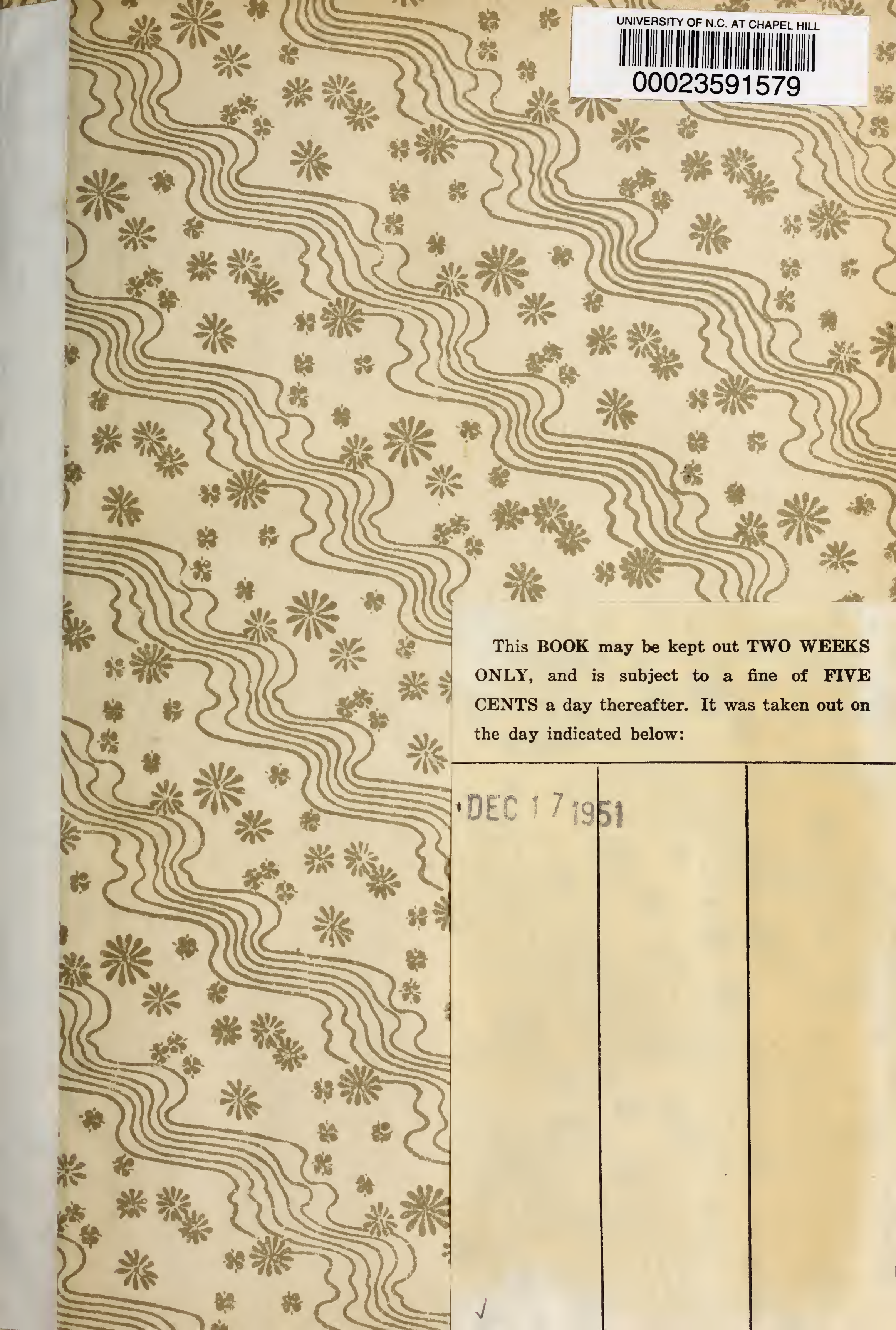
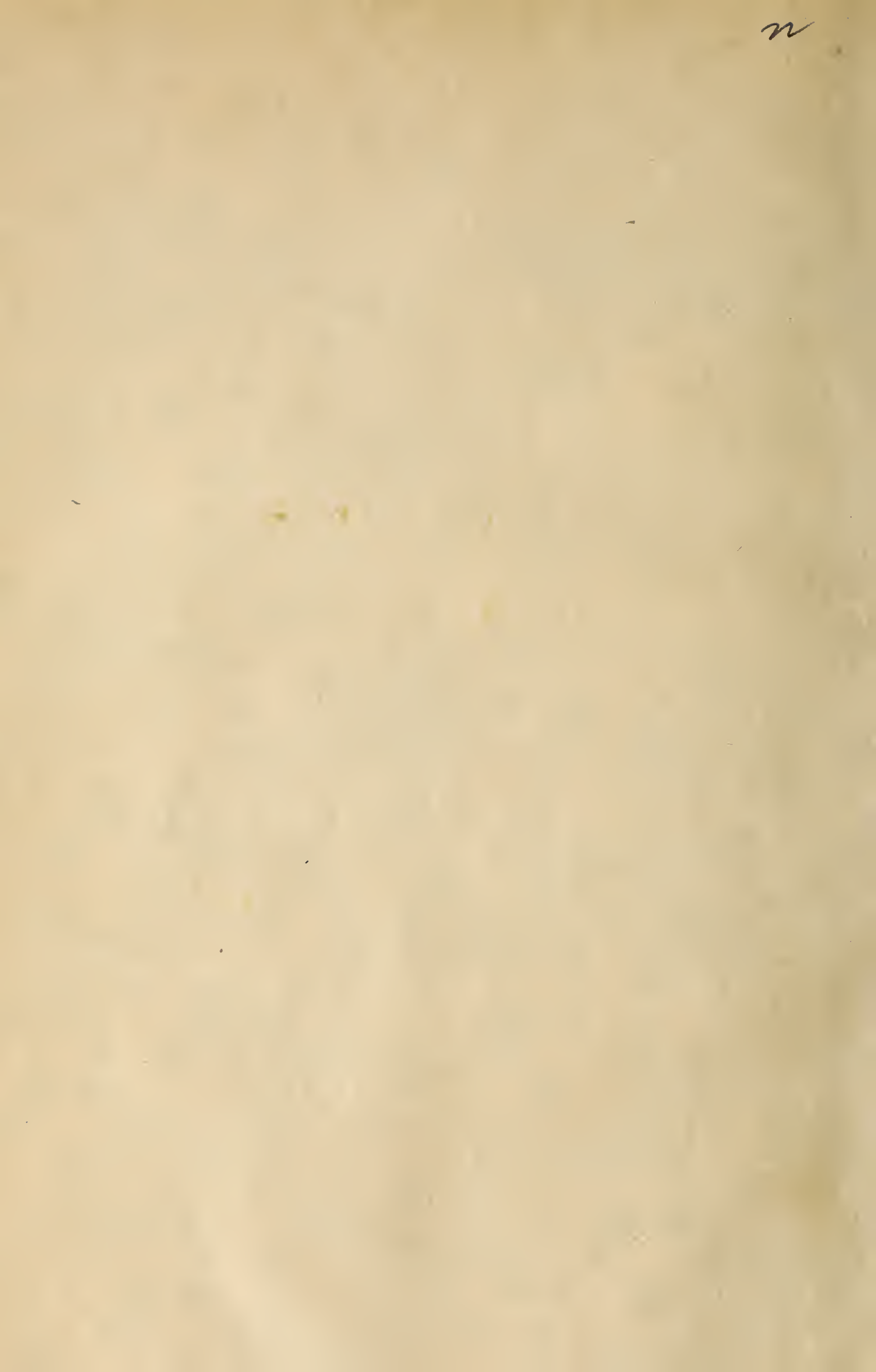



The Library
of the
University of North Carolina
UNIVERSITY OF NORTH CAROLINA
BOOK CARD
Please keep this card in
book pocket
FERROCARRILES-DEL-
THE LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF
NORTH CAROLINA
LUX
LIBERTAS
ENDOWED BY THE
DIALECTIC AND PHILANTHROPIC
SOCIETIES
HE2988
.A45





MINISTERIO DE FOMENTO

FERROCARRILES DEL OESTE

ANTECEDENTES Y DOCUMENTOS QUE HAN SERVIDO
DE BASE PARA LA RESOLUCIÓN DICTADA POR EL PODER EJECUTIVO
DECLARANDO LA CADUCIDAD
DE LA CONCESIÓN PRIMITIVA Y CONTRATOS DERIVADOS
PARA LA CONSTRUCCIÓN
DE LOS FERROCARRILES DEL OESTE.



MONTEVIDEO
IMPRENTA Y LITOGRAFÍA "LA RAZÓN", CERRO, 57
1895

ANTECEDENTES

(N.° 1)

Escrito pidiendo sea declarada caduca y rescindida la transferencia del contrato de construcción de los Ferrocarriles del Oeste, hecha á favor de don Francisco A. Bowen en 1.° de Marzo de 1889.

Excmo. señor Ministro de Fomento, Ingeniero don Juan José Castro

Excmo. señor:

Bernardo Caymari, por sí y B. Quiñones en representación de don Francisco L. Barreto, concesionarios ambos para la construcción de los Ferrocarriles del Oeste por cuenta del Estado según escritura de 28 de Febrero de 1889, ante V. E. respetuosamente exponemos: Que por escritura de 1.° de Marzo de 1889 transferimos al señor don Francisco A. Bowen nuestra concesión de construcción con autorización prévia y notificación posterior al P. E., que aceptó la transferencia en la forma y con las condiciones en el contrato estipuladas. Entre las condiciones de esa transferencia, figura en primer término la cláusula por la cual los concesionarios primitivos se

reservaron el derecho de dar por rescindida y nula la transferencia, reasumiendo ante el P. E. su personería de dueños de la concesión, siempre que el señor Bowen ó quien sus derechos represente faltára al cumplimiento de cualquiera de las obligaciones contraídas en el contrato de construcción y de cesión, con más la indemnización de daños y perjuicios, si la rescisión y caducidad de la cesión no fuese motivada por caso fortuito de fuerza mayor.

Una de las condiciones fundamentales del contrato de construcción era la obligación impuesta á los contratistas de construir como mínimum de cien kilometros de vía por año; y esta condición fué la que sirvió de base para fijar la forma y plazo para el pago del precio de la cesión. En efecto, el precio estipulado debía ser pagado por cuotas del 17 %, descontados de todas las sumas que el dicho señor Bowen ó sus representantes tengan que recibir, directa ó indirectamente del Gobierno ó de otros, como pago de las construcciones á efectuarse. De modo, que debiendo el señor Bowen construir un mínimum de cien kilometros de vía por año, cuyo importe de 600.000 £ iba recibiendo á medida que construía, los concesionarios debían á su vez recibir la suma de 102 000 £ anuales, hasta el completo pago del precio de la cesión. Es de pública notoriedad que el señor Bowen ni sus actuales representantes han cumplido con las obligaciones contraídas en los contratos de construcción y de cesión citados, pues, ni han construído la línea en los plazos y condiciones estipulados, habiendo declarado oficialmente en nota de 22 de Junio de 1893 que no pueden cumplir el contrato de construcción, ni han entregado á los concesionarios primitivos el 17 % de las su-

mas recibidas por la construcción, que ascienden según la propia declaración de los representantes de Bowen, á más de 400.000 £.

Para esta falta de cumplimiento á sus obligaciones el señor Bowen ni sus actuales representantes pueden invocar el caso fortuito de fuerza mayor que no se ha producido, y cuyo efecto legal, si el caso fortuito hubiera existido, sería unicamente exonerarlos del pago de la indemnización de daños y perjuicios. Ahora bien, habiendo aceptado el P. E. la transferencia que hicimos al señor Bowen de nuestro contrato de construcción, con la reserva de derecho que dejamos transcripto, y siendo de su competencia privativa resolver administrativamente en todas las cuestiones que se susciten sobre construcción de ferrocarriles, ya sea entre los particulares y el Gobierno ya sea entre los particulares entre si, (Leyes de 27 de Agosto de 1884 art. 28) (19 de Setiembre de 1885 y resolución de 5 de Marzo de 1887. Goyena, pág. 458) corresponde y á V. E. pedimos, se sirva declarar caducado y rescindida la transferencia del contrato de construcción de los Ferro-Carriles del Oeste hecha á favor de don Francisco A. Bowen en escritura de 1.° de Marzo de 1889 reconociendo en toda su integridad primitiva nuestra personería de concesionarios constructores, de acuerdo á las estipulaciones del contrato de 28 de Febrero de 1889 que declaramos estar dispuestos á cumplir en la forma y condiciones pactadas, si el P. E. no entendiese conveniente modificar aquel contrato de acuerdo con los infrascritos que desde luego declaramos estar dispuestos á oir las indicaciones del Superior Gobierno.

En consecuencia á V. E. pedimos quiera resolver de

acuerdo con lo que dejamos solicitado por ser así de justicia, etc., etc., etc.—*B. Caymari.*—*B. Quiñones.*

Ministerio de Fomento.—Montevideo, Febrero 1.° de 1895.—Vista á la Compañía del Uruguay Limited, con término de seis días que se contarán desde la entrega de este escrito.—CASTRO.

El dia dos de Febrero de mil ochocientos noventa y cinco, notifiqué al señor don Miguel Carroll domiciliado en la calle Rincón núm. 19 como Representante de la Compañía Uruguay Limited y en cumplimiento de la providencia que precede le hice entrega de este escrito que consta de f. 3.—*M. Carroll.*—*Alfonso Pacheco*, Oficial Mayor.

(N.° 2)

Escrito del Representante de la Compañía Uruguay Limitada pidiendo se rechacen de plano las pretensiones de los primitivos concesionarios.

Excmo. señor: Miguel Carroll por la Compañía Uruguay Limitada ante V. E. comparezco y evacuando la vista que se ha servido V. E. conferirme de un escrito de los señores Caymari y Barreto, primitivos concesionarios de la construcción de los ferrocarriles del Oeste, en el cual pretenden que se declare por el Poder Ejecutivo rescindida la transferencia que de dichos contratos hicieron á don Francisco A. Bowen causante de la Compañia, y se les restituya la Concesión originaria para construir los dichos ferrocarriles del Oeste conforme al contrato de 28 de Febrero de 1889, como más haya lugar, digo: Que V. E. debe desestimar tan injustificada y absurda pretensión por las razones legales que paso á exponer.

En primer lugar, debe desestimarla V. E. porque la misma pretensión que deducen los señores Caymari y Barreto ante el Poder Ejecutivo la tienen deducida

ante los Tribunales donde está ya trabado el pleito *por demanda* y *por contestación.*

El señor Caymari demandó á don Francisco A. Bowen por rescisión de la transferencia del contrato de 28 de Febrero de 1889 en el Juzgado de lo Civil de 2.º turno en Agosto de 1892, y don Francisco L. Barreto en el Juzgado de lo Civil de primer turno en Setiembre del mismo año. La demanda fué contestada, pero en seguida se articuló para que se acumulasen y así se decretó siguiéndose hoy ambos pleitos en el Juzgado de lo Civil de 2.º turno.

Para que se vea que se trata de lo mismo en la gestión que se deduce ahora ante V. E. y en la demanda interpuesta *ante los Tribunales* y *contestada* y *pendiente de solución*, me permito transcribir los términos en que fué interpuesta en lo fundamental.

Como ambas demandas están concebidas en los mismos términos y han sido acumuladas, me limitaré á una de ellas.

Dice así la del señor Barreto:

" Señor Juez Letrado de lo Civil.—Bernabé Quiñones por don Francisco L. Barreto según resulta del poder presentado en las diligencias preparatorias de la demanda iniciada contra don Francisco A. Bowen y que debe figurar como cabeza del expediente que inició ante V. S. me presento y como más haya lugar en derecho digo: Que mi mandante, conjuntamente con el señor don Bernardo Caymari por sí y como apoderado de don James Cleminson celebró un contrato con don Francisco A. Bowen por el cual este señor tomaba á su cargo la construcción de los ferrocarriles del Oeste, de los cuales eran concesionarios las personas antes indicadas.

" A pesar de la obligación solemnemente contraida, el señor Bowen no ha cumplido sus compromisos por lo cual vengo á entablar formal demanda contra dicho señor Bowen y los que *resulten ser sus asociados ò sucesores en dicha negociación á fin de obtener la rescisión completa del* contrato celebrado, etc., etc."—Exactamente lo mismo que se pide ahora á V. E.

No es posible. Exmo señor, que se sigan dos demandas sobre lo mismo ante diferentes jueces.

La Ley de 19 de Setiembre 1885 ha creado una jurisdicción especial en materia de concesiones de ferrocarriles, extensiva á todas las cuestiones que con ellas se relacionan, *siempre que sean motivadas por resoluciones de la Autoridad administrativa,* dando competencia al Poder Ejecutivo para resolverlas en 1.ª instancia con apelación para ante los Tribunales de Apelaciones reunidos, y por lo mismo ha colocado al P. E., cuando ejerce esas funciones, bajo el imperio de los principios que rigen los juicios.

Ningún Juez ó autoridad pública que ejerza sus funciones puede conocer de lo mismo que ha sido sometido á la decisión de otro Juez, sin que el actor haya desistido de la demanda anteriormente deducida. Nadie puede pretender seguir *dos pleitos sobre una misma cosa* ante diferentes Jueces de idéntica ó de diversa jurisdicción.

Por lo demás, si se promueve la competencia será fácil demostrar que no la tiene en este caso el Poder Ejecutivo.

La Ley de 19 de Setiembre de 1885 que se invoca por los señores Caymari, Barreto y Cleminson, declara, es verdad, que la jurisdicción contenciosa-administra-

tiva que establece el art. 28 de la Ley de 27 de Agosto de 1884 comprende todas las cuestiones que se susciten en materia de ferrocarriles, ya sea entre particulares y el Fisco ó entre particulares entre sí, pero estableció terminantemente que esas cuestiones *habían de ser precisamente motivadas por resoluciones de la autoridad administrativa* y en este caso no se ha dictado resolución administrativa alguna que dé causa á las gestiones que se inician ante el P. E. por los señores Barreto y Caymari, por el contrario, sus gestiones tienen por causa los actos practicados por la Empresa constructora contra quien proceden y contra quien piden. — Verdad es que también se invoca por esos señores la nota que en 5 de Marzo de 1887 dirigió el Gobierno del señor General don Máximo Tajes al Superior Tribunal de Justicia recordándole aquéllas disposiciones y pidiéndole se sirviera recabar de los Juzgados donde tramitaban expedientes relativos á cuestiones sobre ferrocarriles, fuese entre el Estado y particulares, ó entre particulares, su remisión al Ministerio de Gobierno, pero el Tribunal se excusó de impartir semejantes órdenes, que habrían importado una subversión absoluta de los procedimientos legales, y en los Tribunales continuaron ventilándose muchas cuestiones relativas á ferrocarriles entre particulares cuando los particulares mismos y los Jueces han entendido que no caen bajo el imperio de la Ley de 1885. — En este caso tanto los señores Caymari y Barreto como el Juez Letrado de 2.º turno como el Tribunal de 1.ª han entendido que las disidencias que se han originado de los contratos celebrados entre esos señores y la Empresa constructora son del resorte exclusivo de los Tribunales ordinarios. Sea de ello lo que

fuere, los señores Caymari y Barreto no pueden pretender que V. E. decida sobre la rescisión del contrato de 1.º de Marzo de 1889 celebrado entre ellos y don Francisco A. Bowen, causa habiente de la actual Compañía Uruguay Limitada, sin que desistan de la demanda que tienen deducida *sobre lo mismo en los Tribunales ordinarios si es que están en tiempo de hacerlo.*

Pero ésta no es sino cuestión de forma.

No habrían los señores Caymari y Barreto deducido tal demanda entre los Tribunales ordinarios, ó desistirían mañana de ella, dando lugar á la legitima intervención del P, E. se declararía que es éste el único Juez competente y nada habrían adelantado en el sentido de sus propósitos, porque la pretensión de que se declare rescindido el contrato de transferencia de 1.º de Marzo de 1889 y que se les restituya la concesión que transfirieron, fundada en que la Compañia no ha cumplido para con ellos las obligaciones que se impuso por el contrato de 1.º de Marzo, es sencillamente absurda, y no agrego otros calificativos más duros por respeto á V. E.

Los señores Caymari y Barreto recuerdan á V. E. que entre las condiciones de la transferencia que hicieron á Francisco A. Bowen por el contrato de 1.º de Marzo de 1889 figura en primer término la cláusula por la cual los concesionarios primitivos se reservaron el derecho de dar por rescindida y nula la transferencia, reasumiendo ante el P. E. su personería de dueños de la concesión, siempre que el señor Bowen ó quien sus derechos representase faltára al cumplimiento de cualquiera de las obligaciones contraídas en el contrato de construcción y de cesión, con más la in-

demnización de daños y perjuicios si la rescisión y caducidad de la cesión no fuese motivada por caso fortuito de fuerza mayor, y pretenden que la compañia ó sus causantes han faltado á la obligación que contrajeron de construir cien kilómetros de vía por año y de entregarles el 17 °/₀ de cuanto recibiese del Gobierno *ó de otras personas en pago de la construcción de la linea*, que representaba precisamente los $ 2940 que se obligó á entregarles por cada kilómetro de linea que se construyese y se entregase al servicio público conforme al contrato de 28 de Febrero, siendo asi que la compañia ó más bien su causante don Francisco A. Bowen recibió más de 400.000 £ de los señores Mallmam y Ca. de las cuales nada ha entregado á los primitivos concesionarios.

V. E. mejor que nadie conoce todo lo que ha pasado en este asunto; V. E. sabe que los cesionarios de los señores Caymari y Barreto, se colocaron desde el primer momento de adquirida la concesión en el terreno liso y llano del cumplimiento de su contrato depositando la garantía convenida, planteando la administración con todo el personal adecuado y necesario, dando principio á la construcción con todo vigor, expropiando terrenos, haciendo terraplenes y desmontes, y adquiriendo gran cantidad de material fijo y rodante. V. E. sabe que conforme á los contratos, vigentes entonces, los ingenieros del Gobierno expidieron sucesivamente certificados hasta la suma de £ 201,544 en Lóndres y en Montevideo por £ 26,544 que fueron presentados sucesivamente á los señores Baring Brothers á quienes el Estado había enagenado los bonos destinados á la construcción de la línea para su pago, que no efectuaron, con excepción

de los certificados números 1 y 2 por la suma de £ 26,940. Antes de ahora pudo discutirse si los señores Baring Brothers habían tenido alguna razón da escusa para atender al pago de los certificados que se expedían legalmente conforme al contrato de construcción de 28 de Febrero, y de emisiones de los bonos de 3 de Julio del mismo año, pero eso no es posible ya, vistos que las dos partes que intervinieron en esos contratos están de acuerdo en reconocer que si la 1.ª sección de la Colonia á Montevideo no se ha construído, se debe á que los señores Baring Brothers no pudieron cumplir la obligación que tomaron á su cargo por el contrato de 3 de Julio, de ir cubriendo los certificados por materiales adquiridos por los constructores, y de obras construídas á medida que se expidiesen por los ingenieros fiscales.

En el contrato de rescisión del de 3 de Julio celebrado entre el Poder Ejecutivo y los señores Baring Brothers que acaban de sancionar las Honorables Cámaras en su período de sesiones extraordinarias han declarado de consuno (textual) que con fecha de 3 de Julio de 1889 celebraron los señores Baring Brothers y C.ª de Lóndres un Contrato de empréstito denominado "Bonos de ferrocarriles del Uruguay" por la suma de £ 1.144,000; que dicho contrato se halla *rescindido de hecho* por la imposibilidad de cumplirlo en que se han encontrado y encuentran los prestamistas por *circunstancias extraordinarias* ajenas á su voluntad que han sobrevenido, y que los han puesto en la obligación de hacer suspensión de pagos y entrar en liquidación como es de pública notoriedad; que en esta situación solo podría el Gobierno de la República exigir de los

señores Baring Brothers y C.ª indemnización de daños y perjuicios; que si no se fijasen de común acuerdo y amistosamente tendrían que ser materia de un pleito en Lóndres; que la fijacion de esa indemnización debe hacerse equitativamente, aduciendo al efecto los prestamistas en su favor la circunstancia de haber concurrido en parte á su falencia la crísis que se produjo en Julio de 1890 en éste país y que puso al Banco Nacional en la imposibilidad de pagar á Baring Brothers y C.ª lo que le adeudaba, y obligando al Gobierno de la Repùblica á suspender momentáneamente el servicio de su deuda externa de que era fuerte tenedor la casa Baring Brothers y C.ª.

Por su parte, los señores Barreto y Caymari han reconocido en documentos que la Compañía conserva en su poder y que exhibirá á V. E. si V. E. lo cree necesario, con motivo de suscribir á la solución que se quiso dar á este asunto en el contrato ad-referendum de 27 de Febrero de 1894, que las Cámaras rechazaron, que esa solución *era impuesta por circunstancias fatalmente* producidas.

Y como desconocer, Excmo. señor, que la Empresa constructora que tomó á su cargo el contrato de 28 de Febrero por la cesión de 1.º de Marzo que le hicieron los señores Barreto, Caymari y Cleminson, no ha sido omisa en el cumplimiento de las obligaciones que contrajo desde que se reconoce que los señores Baring Brothers no pudieron atender al pago de los materiales adquiridos por la Empresa y de las obras construídas en la época y en las condiciones convénidas con el Poder Ejecutivo y pactadas así mismo entre el P. E. y la Empresa constructora.

En el contrato de cesión de 1.º de Marzo que se invoca por los señores Barreto y Caymari, se estableció, como esos señores muy bien lo recuerdan, que don Francisco A. Bowen quedaba obligado á la compensación de los daños y perjuicios, que ellos, los cedentes, pudieran sufrir por su falta de cumplimiento con el Gobierno ó con los otorgantes, y que la falta de cumplimiento á cualquiera de las condiciones de ese contrato de cesión, daría mérito para que la cesión quedase anulada y sin valor ni efecto alguno, salvo los casos de fuerza mayor; y bien, Excmo. señor, cual fuerza mayor mas caracterizada y más eficaz puede invocarse por mis representados para no haber concluido la línea en los plazos estipulados, que el hecho de no habérsele pagado en la época y en la forma convenida con el Estado y con los señores Baring Brothers los materiales que adquirieron y las obras que construyeron hasta el extremo de dejarlos en descubierto de £ 228.083, ?; donde existe la falta de cumplimiento por parte de la Empresa á las obligaciones que se impuso, que le sea imputable, y que autorice á los señores Barreto y Caymari para llamar á sí la concesión originaria, dejando de lado á sus concesionarios con el desembolso de algunos cientos de miles de libras esterlinas!

La Empresa Constructora no ha podido hacer otra cosa en su propio interés y en el interés de sus cedentes, que gestionar sus derechos y buscar una solución medianamente satisfactoria en presencia de tan grave desastre, y en esas gestiones ha procedido siempre de acuerdo con sus cedentes por el interés que representan conforme á su contrato de concesión, reconociéndoles la parte del leon en las soluciones proyectadas y desgra-

ciadamente fracasadas, como puedo demostrarlo á V. E. con la exhibición de los documentos relativos.

Pero los señores Barreto y Caymari encaran la cuestión bajo otra faz en que la sin razón, la extravagancia y el absurdo se presentan más descarnados todavia.

Recuerdan que por su contrato de cesión don Francisco A. Bowen se obligó á pagarles $ 2.940, — por cada kilómetro de los representados por la concesión que cedían y que los pagamentos serían hechos á razón de 17 °/o de las sumas que el dicho señor Bowen, sus sucesores ó representantes tuviesen que haber ó recibir directa ó indirectamente del Gobierno de la República ó de otros, como pago de las construcciones á que el citado contrato se refiere hasta su final liquidación de lo contratado, ó sean $ 2.940 por kilómetro, — y pretenden que de las £ 400.000 que han empleado para cumplir por su parte el contrato y de que se encuentran en descubierto han debido abonarles el 17 °/o!!

Cuesta creer que eso haya podido ocurrir a los señores Caymari y Barreto, pero la verdad es que les ha ocurrido como va V. E. á verlo.

" Una de las condiciones fundamentales del contrato
" de construcción (dicen) era la obligación impuesta á
" los contratistas de construir como mínimum cien ki-
" lómetros por año, y esta condición fué la que sirvió
" de base para fijar la forma y plazo para el pago del
" precio de la cesión. En efecto, el precio estipulado
" debia ser pagado por cuotas de 17 °/o, descontadas de
" todas las sumas que el dicho señor Bowen ó sus re-
" presentantes tuviesen que recibir directa ó indirecta-
" mente del Gobierno ó de otros, como pago de las
" construcciones á efectuarse, de modo que debiendo

" el señor Bowen construir un mínimun de cien ki-
" lómetros de vía por año, cuyo importe de £ 600,000
" iba recibiendo á medida que construía, los cesiona-
" rios debian á su vez recibir la suma de £ 102,000
" anuales hasta el completo pago del precio de la ce-
" sion. Es de pública notoriedad que el señor Bowen
" ni sus actuales representantes han cumplido con las
" obligaciones contenidas en los contratos de construc-
" ción y de cesión citados, pues ni han construido la
" linea en los plazos y condiciones estipulados habiendo
" declarado en nota de 22 de Junio de 1893 que no
" pueden cumplir el contrato de construcción ni han
" entregado á los concesionarios primitivos el 17 % de
" las *sumas recibidas por la constitucción que ascienden*
" *segun la propia declaración de los representantes de*
" *Bowen á mas de £ 400,000.*"

Con mas claridad todavía, expresan su pensamiento á este respecto, los señores Caymari y Barreto, en su demanda deducida ante los Tribunales.

Allí dicen:

" El señor Bowen estaba obligado á abonar á los señores Caymari y Barreto, de las sumas que pudiera recibir del Gobierno de la República ó de otros, como pago de las construcciones á que el citado contrato se refiere (el de 28 de Febrero de 1889) el 17 % de esas sumas, proporción que apreciada por kilometros, cuyo precio se había fijado en £ 600.000, representaba la cantidad convenida de $ 2.940, por cada uno. El señor Bowen ha recibido por concepto de construcción de los expresados ferrocarriles una cantidad mayor de £ 450.000 y de esa suma no ha entregado á mi man-

dante ni al señor Caymari las representativas del 17 °/₀ que estaba obligado á entregar."

Los señores Caymari y Barreto se refieren á las 400 ó 450.000 £ que la Compañía ha dicho varias veces que había invertido en materiales y construcción de la línea de Montevideo á la Colonia, que debían serles reembolsadas á medida que se adquirían ó que se construía y de que están en descubierto hasta la fecha.

Lo pactado era que don Francisco A. Bowen entregaría á los señores Caymari, Barreto y Cleminson el 17 °/₀ de lo que recibiese en pago de la construcción y pretenden que les entreguen el 17 °/₀ de lo que han empleado para construir!!

Esto no necesita comentarios, es un colmo de estravagancia y de insensatez.

Se funda para pretender tal despropósito en que en el contrato se pactó que don Francisco A. Bowen entregaría á esos señores el 17 °/₀ de lo que recibiese del Gobierno ó de otras personas, sin tener en cuenta que esas otras personas, podían ser y *serían en este caso los señores Baring Brothers que tomaron á su cargo efectuar los pagos con los bonos que negociaban*, y que esas cantidades habían de ser recibidas del Gobierno ó de otras personas, precisamente en pago de la construcción. Pretender que de lo que recibían de los capitalistas que asociaban á su Empresa para construir la línea y para recibir su precio, debían entregar el 17 °/₀ á los concesionarios primitivos, es atribuir á la cláusula de que se trata un significado diametralmente opuesto al que tenía en realidad.

Don Francisco A. Bowen no contrajo más compromiso que entregar á los señores Barreto, Caymari y

Cleminson el 17 % de lo que recibiese del Gobierno ó de otras personas en pago de la construcción, y en pago de la construccion ni el señor Bowen ni sus causa habientes han recibido más que 45,276 libras contra certificados legalmente expedidos por la suma de £ 228,088.

Las únicas sumas recibidas directa ó indirectamente del Gobierno en el concepto expreso de la cláusula que invocan los primitivos concesionarios en pago de la construcción son las siguientes:

Enero 18 de 1890, Importe de los certificados núms. 1 y 2	£ 24.384
Abril 9 de 1890 Pagos en virtud de un crédito sobre Nueva Yorw dado á Bowen. . . .	» 20.892
	£ 45.276

Todo lo que con arreglo á su contrato tenian pues el derecho de percibir los señores Barreto, Caymari y Cleminson era el 17 % de lo único que la Empresa ha recibido en pago de la construcción y ese 17 % sobre £ 45,276 representa £ 7,697 y puedo asegurar á V. E. que esos señores tienen recibidos más de dos veces esa suma; esos señores han recibido por cuenta de ese 17 % 20,000 £!!

Pongo á disposicion de V. E. el recibo que así lo acredita.

Todo esto demostrará á V. E. que si bajo el punto de vista legal son insostenibles las pretensiones de los señores Barreto, Caymari y Cleminson no son más atendibles bajo el punto de vista de la equidad, de lo razonable y de lo justo. Las únicas personas que de-

berian tener resignación para esperar la conveniente solucion de este asunto tan difícil de solucionar por sus múltiples complicaciones, son esos señores, que transfirieron su concesión al dia siguiente de adquirida, embolsando de contado 30,000 libras esterlinas, y que aún en medio del desastre han recibido todavía 20,000 libras mas, por cuenta de utilidades futuras, al paso que sus cesionarios contra quienes tan aviadamente proceden se encuentran desde hace tres ó cuatro años en desembolso de cientos de miles de libras!!

Pero esta cuestión debe ser encarada todavía bajo una nueva faz mas decisiva todavía.

Aún en el caso de que fuese efectivamente cierto que don Francisco A. Bowen y sus causa habientes hubiesen faltado al cumplimiento de las obligaciones que se impusieron para con el Estado y dado lugar la caducidad de la concesión, los primitivos concesionarios no tendrían el derecho de llamarla así; habría caducado la concesión de una manera absoluta y solo tendrían los primitivos concesionarios acciones de indemnización contra los actuales cesionarios.

Esto es asi, porque si bien el Estado los autorizó para transferir su contrato á don Francisco A. Bowen, no los autorizó para que pactasen que en cualquier tiempo en que el cesionario Bowen diese causa á la caducidad de la concesión, ellos podrían tomarla á su cargo, y por acto de oficiosidad no lo hará de cierto el Gobierno de V. E., tratándose de una concesión onerosa en sí y tan fuera de los recursos del Estado en su actualidad financiera, de manera que los señores Caymari y Barreto, acusando á la actual Empresa Constructora de haber dado lugar á la caducidad de la concesión para

sí y empeñándose en demostrarlo, conspiran insensatamente contra sus propios intereses.

No creo que pueda halagar al Gobierno de V. E. la idea de volver al contrato de 28 de Febrero segun el cual debía pagar *seiscientos kilómetros* de líneas férreas á razón de seis mil libras oro el kilómetro ó en bonos del 6 % entregados al 85 % de su valor nominal, condiciones tan onerosas aún en la situación más próspera para el erario pùblico, que permitian á los capitalistas europeos adjudicar por precio de la concesión á los primitivos concesionarios $ 2.940 por kilómetro ó sean precisamente 1.800.000 por toda la extensión de la línea á construir, pero si así no fuese sépase que la Compañía está dispuesta á aceptar esa solución.

Si no ha pensado jamás en esa solución es por que la ha considerado imposible dado el criterio con que aprecia la situación del país y los hechos que se han producido á causa del no cumplimiento por parte de los señores Baring Brothers del contrato de 3 de Julio y muy especialmente mientras esté subsistente la ley de 7 de Octubre de 1891, que es á la vez un contrato celebrado con los tenedores de la deuda consolidada, ley y contrato que no podría alterarse fundamentalmente sin conmover desastrosamente el crédito público en el interior y en el exterior.

Considera, pues, la Compañía que represento que no procede legalmente lo que proponen y reclaman de V. E. los primitivos concesionarios por las razones fundamentales y rigorosamente legales que he expuesto en el curso de este escrito y que de ella debe felicitarse V. E.; y persisto en creer que el crédito del pais y la equidad y la justicia aconsejan é imponen al Gobier-

no de V. E. perseverar en dar á este asunto una solución equitativa y conciliadora, consultando á la vez que los intereses públicos los derechos y los intereses de mis representados tan enormemente perjudicados por hechos extraños á su voluntad en el estado actual de las cosas.

Suplico á V. E. quiera inspirarse en las altas consideraciones de derecho, de equidad y de justicia que dejo expuestas, sin perjuicio del giro que ulteriormente crea deber imprimir á este asunto, rechazar de plano las pretensiones de los primitivos concesionarios.

Será justicia, etc.

Montevideo, Febrero 9 de 1895.

M. Carroll.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Febrero 12 de 1895.

De la contestación, traslado á los señores Caymari y Quiñones, Representante del señor Francisco L. Barreto, con término de seis días para evacuarlo que se contarán desde el siguiente al en que se verifique la entrega del expediente por Secretaría.—Castro.

El día diez y seis de Febrero de mil ochocientos noventa y cinco, notifiqué al señor don Bernardo Caymari, domiciliado en el Hotel Oriental, y en cumplimiento de la providencia que precede le hice entrega de este expediente que consta de fs. 17.—*B. Caymari.*—*B. Quñones.*—*Alfonso Pacheco,* Oficial Mayor.

(N.° 3)

Escrito de los señores Caymari y Quiñones evacuando la vista que se les confirió del que antecede, presentado por el Representante de la Compañía Uruguay Limitada.

Excmo. señor Ministro de Fomento, señor Ingeniero don Juan José Castro.

Excmo. señor:

Bernardo Caymari por sí y Bernabé Quiñones por don Francisco L. Barreto en el juicio contencioso administrativo entablado contra la sociedad anónima «*The Uruguay Company Limited*» como cesionaria de don Francisco A. Bowen para la construcción de los Ferrocarriles del Oeste, evacuando la vista conferida, ante V. E. respetuosamente exponemos:

Que V. E. se ha de servir declarar la rescisión del contrato solicitado por proceder así en estricto derecho como vamos á demostrarlo fácilmente.

Los esfuerzos de dialéctica y de ingenio de que hace gala el escrito en traslado están en razón directa de la

mala causa que defiende. Falta la base, falta la verdad como fundamento de esos argumentos artificiosos y por eso no resiste al análisis crítico y se viene al suelo desplomados con solo tocarlos con el dedo.

Toda la defensa de la parte contraria está encerrada dentro de estos tres argumentos:

1.° Improcedencia del juicio contencioso administrativo por cuanto falta la *resolución anterior del Gobierno que le dé causa.*

2.° Incompetencia de V. E. para entender en este asunto por cuanto existe juicio pendiente ante los tribunales civiles sobre el mismo pleito.

3.° Improcedencia y absurdo de la acción de rescisión por cuanto procediendo la imposibilidad de cumplir el contrato de construcción de un caso fortuito de fuerza mayor no le es imputable á Bowen, ni á sus cesionarios que desde entónces no han faltado al cumplimiento de sus obligaciones.

Los dos primeros argumentos son de forma y de detalle, solo el tercero es de fondo.

Nos ocuparemos sin embargo de todos ellos por su órden y separadamente.

1.°

IMPROCEDENCIA DEL JUICIO

El primer error, ó mejor dicho el primer sofisma de la parte contraria en este punto de la cuestión, consiste en suponer que el juicio contencioso administrativo se entable ante el P. E. que lo resuelve *como Juez en primera instancia.*

La misma parte de Carroll se encarga de poner de relieve la falsedad de su afirmación al sostener á renglón seguido que esos juicios *tienen por fundamento necesario y por causa precisa una resolución administrativa contra la cual se reclama.*

Y entónces resulta que si fuese cierto lo que supone el señor Carroll, el Gobierno sería *Juez* y *parte en sus propias causas;* lo que es racionalmente absurdo, y jurídicamente monstruoso.

El juicio contencioso administrativo sobre ferrocarriles no tiene más que una instancia que se sigue ante los tribunales de apelación reunidos y se decide en juicio verbal (art. 28 de la Ley de 27 de Agosto de 1884 sobre trazado general de ferrocarriles).

Lo que motiva el juicio contencioso administrativo es la resolución del Gobierno, de modo que si la parte interesada se conforma con esa resolución ó el Gobierno la revoca el juicio contencioso administrativo no tendrá razón de ser y no habrá existido.

El segundo error ó mejor dicho el segundo sofisma es un corolario del primero y consiste en afirmar que la resolución administrativa *ha de ser prévia* á la gestión que la motiva.

La contradicción y el absurdo saltan á los ojos. En este caso el juicio contencioso administrativo no sería posible sino mediante *resolución dictada de oficio por el Gobierno*, y no se comprende entónces como podría nacer y trabarse *ese juicio en las contiendas entre particulare*s como lo establece la Ley de 19 de Septiembre de 1885.

Lo que dice esa Ley es que el juicio contencioso administrativo ó sea la contienda entablada ante los

tribunales de apelación reunidos y que éstos deben resolver en juicio verbal debe ser motivada por resolución administrativa dictada de oficio *en cuestiones entre el Gobierno y los particulares ó á petición de parte en las cuestiones entre particulares.*

El artículo 28 de la Ley de Ferrocarriles no deja duda á este respecto porque precisa justamente cuales son las resoluciones del Gobierno que dan origen al juicio contencioso administrativo: *son dice las que declaran la caducidad de una concesión.* Hay que gestionar, pues, ante todo esa resolución y una vez obtenida la parte perjudicada podrá reclamar contra ella ante los tribunales de apelación reunidos y esa reclamación es la que constituye el juicio contencioso administrativo llamado así porque lo motivaron resoluciones administrativas.

2.º

INCOMPETENCIA DEL GOBIERNO EN ESTE CASO

Sostiene la parte de Carroll que habiendo deducido nosotros demanda ante el Juzgado de lo Civil de 2.º turno, contra la Sociedad «The Uruguay Company Limited» para la rescisión de este mismo contrato de cesión y hallándose contestada la demanda hay *litis pendencia* que ha radicado la jurisdicción para el conocimiento de este pleito en el Juez ante el cual se interpuso la demanda.

No es posible, dice Carroll, que se sigan dos juicios distintos y ante diversos jueces sobre *una misma cosa.*

En esta afirmación está la falsedad del argumento

El caso actual entraña dos cuestiones de derecho de índole distinta, de efectos legales diversos y cuyo conocimiento corresponde á jueces distintos y se resuelve por trámites y procedimientos judiciales diferentes.

La rescisión pura y simple del contrato de cesión fundada en el hecho notorio del no cumplimiento del contrato de construcción, corresponde á la jurisdicción contencioso administrativa y debe resolverse breve y sumariamente en una sola instancia por un tribunal especial.

La indemnización de daños y perjuicios fundada en las causas que dieron lugar al no cumplimiento del contrato, corresponde al tribunal civil ordinario.

El fundamento y el fin de la ley que somete á la jurisdicción contencioso administrativa todas las cuestiones relativas á concesiones de ferrocarriles, es impedir que la construcción de vías férreas se dificulten ó imposibiliten promoviendo cuestiones que estarían despues sometidas á los procedimientos morosos y complicados de los juicios civiles ordinarios.

El juicio contencioso administrativo tiene así marcados sus límites propios en su mismo objeto, está circunscrito á levantar perentoriamente los obstáculos opuestos á la construcción de las vías férreas.

Las cuestiones *entre particulares y el Gobierno ò entre particulares entre sí, que no impidan ó entorpezcan la construcción de los ferrocarriles,* aunque se relacionen con ellos no caen bajo la jurisdicción contencioso administrativa porque esas cuestiones pueden y deben soucionarse en la vía ordinaria desde que la morosidad de sus trámites no perjudican al interés público.

Así en el caso presente la cuestión sobre rescisión del

contrato de cesión impediría que el ferrocarril del Oeste se construya mientras el pleito no quede definitivamente resuelto.

Esta cuestión pues, debe ser debatida y resuelta en la vía contencioso administrativa porque el interés público así lo reclama.

Pero tras de esa cuestión *de hecho*, surge otra *de derecho* completamente distinta á saber: la indemnización de daños y perjuicios que no debe ni puede ser motivo del juicio contencioso administrativo tanto porque no existe interés público en su resolución breve y sumaria cuanto que por su naturaleza complicada no podrá ser resuelto en método verbal y en una sola instancia. Estas cuestiones serán materia de un juicio civil ordinario.

En toda rescisión ó caducidad de concesión de ferrocarriles van aparejados dos juicios distintos; uno contencioso administrativo para la declaración de la caducidad ó rescisión y otro civil ordinario para la efectividad de las responsabilidades legales á que puede dar lugar la rescisión.

Pero aún cuando así no fuera lo único que resultaría del hecho invocado por la parte de Carroll es que al pedir la rescisión del contrato de cesión ante un Juez civil habíamos entablado un juicio nulo.

La jurisdicción contencioso administrativa en materia de ferrocarriles es *especial* y *privativa* y es sabido que esta clase de competencias no son prorrogables por la voluntad de las partes porque se trata de *leyes* de órden público que el interés particular no puede derogar.

Esto es de tal modo claro y perentorio que la misma parte de Carrol no hace fuerza sobre este punto reco-

nociendo que con solo desistir de la demanda entablada ante el Juez de lo Civil de 2.º turno, caería el asunto bajo la competencia de V. E.

3.º

EL CASO FORTUITO Y SUS EFECTOS LEGALES

Don Francisco A. Bowen se obligó en el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889 á construir el ferrocarril de Montevideo á Mercedes con ramales á la Colonia y Dolores *(en todo 600 kilómetros)* por secciones de 50 kilómetros cada seis meses, de modo que toda la línea debía estar terminada á los *seis años* de empezada salvo los *casos fortuitos de fuerza mayor* (artículo 4.º del contrato.)

El Gobierno debìa pagar estas secciones en oro ó titulos al 85 % á medida que se le fueran entregando, es decir de seis en seis meses y el contratista Bowen debía pagarnos en ese acto *2940* pesos oro por kilómetro.

Pero como por el sistema de los precios unitarios que regía para la expedición de los certificados el constructor iba cobrando el precio total de la construcción á medida que construía pues cada certificado representa el costo construcción y *más la utilidad del constructor*, fué estipulado también que de cada certificado expedido y cobrado recibirían los cedentes de Bowen el 17 % de modo que el precio total de la cesion (1.800.000 $) debía hallarse pago á los dos años y medio de empezada la línea. Los trabajos de la línea del Oeste se inauguraron en el mes de Octubre de

1889 de modo que el ferrocarril á la Colonia (200 kilómetros) debió quedar terminada en 1891, la totalidad de la línea en 1896 y los cedentes de Bowen debíamos estar pagados del precio de la cesión en 1892.

Es un hecho que no necesita demostración que ni Bowen ni sus cesionarios han construido una sola sección de ferrocarril y es otro hecho igualmente notorio y reconocido y *confesado oficialmente* por ellos que no pueden cumplir el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889.

En cuanto á los cedentes de Bowen estamos impagos todavía del precio de la cesión con excepción de la parte entregada al señor Barreto al firmarse el contrato y *por convenios particulares.*

Entre tanto, la parte de Carrol afirma *que ni Bowen ni sus cesionarios han faltado al cumplimiento de sus obligaciones.*

¿Han construido entónces el ferrocarril á Mercedes? ¿Han pagado el precio de la cesión hecha á Bowen? Nada de eso; pero es que el hecho de no haber construido el ferrocarril y *de no poder cumplir* el contrato de construcción no le es imputable, porque se debe *á que Baring no cumplió la obligación que había contraido con el Gobierno y con Bowen de suministrar el dinero necesario para el pago de los certificados.*

Este hecho constituye el caso fortuito de fuerza mayor previsto en los contratos de construcción y de cesión.

Asi argumenta el señor Carrol. Desde luego el sofismo de la parte de Carrol se sintetiza en esta *autinomía* que Bowen y sus sucesores han cumplido sus contratos porque no han podido ni pueden cumplirlos.

Que las causas por las cuales Bowen y sus cesionarios no han cumplido sus obligaciones no les sean imputables no quiere decir que las obligaciones se han cumplido.

Prescindiendo por el momento de discutir la calidad del caso fortuito de fuerza mayor que el señor Carrol atribuye á los hechos que han hecho imposible el cumplimiento de los contratos de construcción y de cesión. Admitamos hipotéticamente la existencia del caso fortuito y la consecuencia inmediata ineludible de esa premisa es que el contrato de cesión está rescindido *ipso facto.*

El caso fortuito de fuerza mayor es un hecho imprevisto é inconjurable que haciendo imposible el cumplimiento de una obligación la rescinde en absoluto relevando á las partes contratantes de la obligación accesoria de pagar daños y perjuicios.

Pero es el colmo del absurdo y de la estravagancia decir que un contrato no puede cumplirse y sostener que no está rescindido solo porque la causa que hace imposible el cumplimiento proviene de un caso fortuito.

Bowen y sus sucesores no han cumplido ni pueden cumplir, segun su propia confesión, el contrato de cesión del Ferrocarril del Oeste.

Pues ese contrato está ya irremisiblemente rescindido.

Es por caso fortuito de fuerza mayor que se opera la rescisión, pues quedarán libertados del pago de daños y perjuicios en que de otro modo incurrirían inevitablemente.

Ese es el efecto legal único del caso fortuito de fuerza mayor.

Haciendo arma de la redacción incorrecta y confusa de una cláusula del contrato de cesión pretende la parte de Carrol que en ese contrato se estipula que solo quedará rescindido si el no cumplimiento es por causa imputable á Bowen pero que si la *imposibilidad* de cumplir el contrato proviene de caso fortuito la rescisión no se opera del mismo modo.

¿Cómo puede ser, que un contrato que es imposible cumplir no esté rescindido? qué otra cosa es la imposibilidad de cumplir un contrato que su rescisión? La cláusula á que se refiere el señor Carrol, atribuye dos efectos distintos á la falta de cumplimiento posible por parte de Bowen á las obligaciones que contrae. El primero de esos efectos es el pago de daños y perjuicios y el segundo la rescisión del contrato y en esta segunda parte del artículo que se ha hecho la salvedad al caso fortuito, que se refiere evidentemente á la indemnización de daños y perjuicios; hay más, la cláusula en cuestión se refiere á la falta de cumplimiento á *cualquiera de las condiciones del contrato,* que supone en ejecución y de cumplimiento posible, puesto que la rescisión y la transferencia á un tercero, es la *pena* impuesta al contratista Bowen.

Entre tanto aquí se trata de la falta de cumplimiento *á la totalidad del contrato* que la parte de Carrol ha declarado no poder cumplir y la rescisión en este caso no era necesario pactarla, porque se produce por sí sola.

¿Pero es por caso fortuito de fuerza mayor que la parte de Carrol no ha cumplido ni puede cumplir las obligaciones contraidas con el Gobierno y con los cedentes de Bowen?

El señor Carrol comete un profundo error jurídico al suponer, que todo hecho que no envuelve culpa ó dolo imputable á una de las partes contratantes constituye para ella lo que en derecho se llama *caso fortuito de fuerza mayor.*

Si esto fuese así, las obligaciones no cumplidas se recindirían en la absoluta mayoría de las veces, por razón de caso fortuito, porque lo general es que los sucesos desgraciados de la vida, no sean imputables á la culpa ó al dolo del que soporta sus consecuencias.

Las quiebras de buena fe de los comerciantes por ejemplo, se deban ya á especulaciones desgraciadas, ya á que las personas con quienes han contratado no les han cumplido sus obligaciones.

Esos hechos no constituyen culpa ó dolo de su parte, luego forman un caso fortuito que les exime á su vez de toda responsabilidad en la falta de cumplimiento de sus obligaciones.

¿Quién se atreverá á sostener semejante absurdo?

El caso fortuito de fuerza mayor es un hecho extraordinario que el hombre no puede preveer, por tanto, ni puede conjurar con su previsión y voluntad.

Tales son, dice la Ley II, tít. 33, pág. 7.ª *Los incendios, naufragios, terremotos, guerras, asaltamiento de bandidos y despojo violento cometido por la autoridad del país.*

Establecidos estos principios, veamos en que consiste el caso fortuito de fuerza mayor invocado por la parte de Carrol.

El primero de esos casos fortuitos; porque son varios, consiste en no haber *cumplido el Gobierno sus obligaciones dejando de pagar en la época y en la forma convenida con Bowen.*

Desde luego, el hecho invocado es falso.—El Gobierno ha cumplido *todas* y *cada una* de las obligaciones que contrajo en el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889,—único que la parte de Carrol puede invocar en su favor.

El Estado no se obligó á suministrar ni á hacer suministrar á Bowen el dinero que necesitase para construir el Ferrocarril del Oeste lo que habría importado pagar adelantado las secciones á construirse. Léjos de eso el contrato de construcción establece terminantemente que el pago lo hará el Gobierno por *secciones construídas y recibidas.*

La obligación impuesta á Baring en el contrato de enagenación de Bonos, de suministrar á Bowen el dinero necesario para construir; no fué el cumplimiento de una obligación del Gobierno, fué solamente un beneficio gratuito que se acordó á Bowen, para que éste usase ó no de él si le convenía.

" Pero el Gobierno se dice, enagenó á Baring los Bo-
" nos de Ferrocarril y este hecho modificó el contrato
" de construcción haciendo al Gobierno responsable
" solidariamente con Baring del cumplimiento de las
" obligaciones de éste. "

Es inexacto: El Gobierno no se había obligado á vender los Bonos de Ferrocarril á Bowen ó á quien éste indicase.—Lejos de eso, *se reservó expresamente* el derecho de vender los Bonos cuando quisiera y á quien quisiera, que esto significa la cláusula por la cual se estipula que el pago del Ferrocarril se hará *por secciones construidas y recibidas, en oro ó en títulos al 85 %o de su valor nominal á elección del Gobierno.*

El Gobierno al vender los Bonos del Ferrocarril á

Bowen, *para cuando se emitieran, por cuenta del Estado,* usaba de su derecho sin alterar ni desconocer en nada los de Bowen.

Si Baring cumplía el contrato de venta, el Gobierno habría tenido que pagar en oro á Bowen; pero si, por cualquiera razón ese contrato se rescindía el Gobierno usando de su opción habría podido pagar las secciones de Ferrocarril que recibiese construidas, en bonos al 85 % de su valor nominal. Suprímase del contrato con Baring la cláusula en que se le impone la obligación de prestar á Bowen el dinero que necesitaba para construir y la cuestión aparece clara y sencilla.

La falta del cumplimiento por parte de Baring á la obligación de hacer á Bowen los préstamos de dinero que necesitase, puede hacerle incurrir en responsabilidad de daños y perjuicios para con el Gobierno, á quien ya los ha pagado y para con Bowen, si usó de su derecho en tiempo y forma; pero es ridículo pretender que el Gobierno por el hecho de pactar ese beneficio en favor de Bowen se hizo solidariamente responsable de su cumplimiento.

La única obligación del Gobierno respecto de Bowen, era emitir los bonos de Ferrocarril correspondientes á la sección de Montevideo á la Colonia y depositarlos en un Banco de Europa, designado de común acuerdo, para que con esa garantía pudiese Bowen tomar por su *cuenta y riesgo* el dinero que necesitase para construir: y el Gobierno cumplió esa obligación ámpliamente. Pero hay más: el contrato de enagenación de Bonos de Ferrocarril celebrado con Baring fué hecho *de acuerdo con Bowen y Mallmann y á su pedido.* En el contrato ampliativo de 17 de Abril de 1889 el Gobierno y el señor

Bowen convinieron en depositar los bonos del Ferrocarril en la casa de Baring, la cual *debería* entregar á Bowen los títulos correspondientes á la sección ó secciones en construcción, mediante el pago *prévio* que Bowen debía hacer de esos bonos al tipo de 85 °/₀ de su valor nominal; cuyo precio quedaría depositado en la casa de Baring en una cuenta especial denominada *Construcción de Ferrocarriles* para atender al pago de los certificados de construcción. El servicio de intereses y amortización de esos Bonos mientras no fuesen entregados por el Gobierno en pago de las secciones construidas y recibidas, era de cuenta exclusiva de Bowen.

Haremos notar que el contrato de enagenación de Bonos celebrado con Baring es la reproducción textual de este otro.

En el mecanismo de esta operación intervenían pues, tres cantidades distintas; el depositario de los Bonos, el prestamista con garantía de esos títulos y el comprador de los Bonos. Pero era difícil para Bowen encontrar quien quisiera prestarle dinero con caución de Bonos que no tenían servicio garantido por el Gobierno y que no podían emitirse hasta pasados tres años, sin el consentimiento de Baring. El único que podía hacer la operación de préstamo era el mismo Baring, que á su vez oponía la objeción del derecho que tenía el Gobierno de vender esos Bonos á quien mejor le pareciera. En consecuencia Baring consintió en hacer á *Bowen* el préstamo que éste le pedía con garantía de los Bonos, pero á condición de que el Gobierno se obligase á vendérselos al tipo de 85 °/₀.

Bowen solicitó y obtuvo del Gobierno que vendiese á Baring los Bonos de Ferrocarril y esto explica la cláu-

sula referente al préstamo á Bowen. Este hecho no necesita prueba porque ha sido invocado por Bowen y está consignado en la correspondencia cambiada con Baring, que fué presentada al Cuerpo Legislativo con motivo del proyecto de arreglo de los Ferrocarriles del Oeste. En una de esas cartas de Marzo 10 de 1890 escrita por Bowen á Baring, se lee lo siguiente:

" En Mayo del año próximo pasado, como resultado " de negociaciones entre el señor *Sansfford y yo* la casa " de ustedes convino en comprar los Bonos de Ferro- " carriles.......................................

" Este arreglo fué confirmado por Lord Revelstohe en " una entrevista que tuvo lugar en el escritorio de us- " tedes y *á la cual asistió el señor Mallmann de Paris* " *y yo.* "

Si estrafalario era responsabilizar al Gobierno porque Baring no había cumplido el contrato de compra de Bonos, más estrafalaria resulta aún esa pretensión, cuando se viene en conocimiento de que ese contrato fué celebrado de acuerdo con *Mallmann y con Bowen y á pedido suyo.*

Pero supongamos que el Gobierno fuera responsable de esa falta de cumplimiento por parte Baring al contrato de enagenación de Bonos. ¿Serían por eso los cedentes de Bowen responsables de los actos del Gobierno?

¿A qué título y por qué razón?

¿Tomaron acaso sobre sí, los cedentes de Bowen, los riesgos del contrato de construcción celebrado con el Gobierno?

Absolutamente no. Léjos de eso, en el contrato de cesión se establece expresa y categoricamente " que la " transferencia de la concesión *elimina toda responsa-*

" *bilidad futura de los cedentes;*" en resumen, ni el Gobierno ha faltado á las obligaciones contraídas con Bowen, ni esa falta de cumplimiento podría invocarse en ningún caso contra los cedentes de Bowen.

El segundo *caso fortuito de fuerza mayor;* sería la falta de cumplimiento por parte de Baring al contrato de enagenación de Bonos.—La casa de Baring ha afirmado solemnemente y no sin visos de verdad, que el contrato de préstamo convenido con Bowen y á que estaba obligada por su contrato con el Gobierno, no se hizo efectivo, porque Bowen no se puso nunca en condiciones de ejercer su derecho, prefiriendo celebrar otro contrato de préstamo con los señores Mallmann y C.ª y E. Cassell, cesionarios de Bowen por esa causa y *Accionistas únicos* de la Sociedad "The Uruguay Company Limited", representada por el señor Carroll. En carta de Bowen que escribe al señor Smidt gerente de los Ferrocarriles del Oeste en 6 de Enero de 1891 y que obra en los antecedentes presentados al C. L. se lee lo siguiente:

" Los culpables de que no se haya construído el
" ferrocarril á la Colonia son los señores Mallmann y
" Cassell que no cumplieron las obligaciones que te-
" nian, de suministrarme *todo el dinero para la construc-*
" *ción,* Baring ha faltado ciertamente al contrato con
" el Gobierno y le debe daños y perjuicios pero hay
" que tenerles consideración por el apoyo que nos han
" prestado en el arreglo con la casa Morton Rose
" y Cª. "

Pero sea de esto lo que fuere ese hecho nunca eximía de responsabilidad á Bowen para con sus cedentes.

Pretender que *ese hecho* frecuente en la vida comer-

cial y que por lo mismo se haya previsto y legislado en los contratos y en los Códigos, es un caso fortuito de fuerza mayor; es algo que no puede sostenerse seriamente y que no merece los honores de la discusión.

La "Uruguay Company Limited" está persuadida de que Baring le debe á ella y al Gobierno indemnizaciones cuantiosas de daños y perjuicios por su falta de cumplimiento al contrato de enagenación de Bonos y á tal punto lo cree que pidió con insistencia al Gobierno poder, para gestionar judicialmente el cobro de esas indemnizaciones.

Pues bien, que habría dicho la parte de Carroll si entablada la demanda; la casa Baring hubiese opuesto la excepción del caso fortuito de fuerza mayor, alegando "*que ella no había sido omisa en el cumplimiento de sus obligaciones porque la imposibilidad de cumplirlas provenía de que sus deudores de Europa y América no le habían pagado lo que le debían, etc., etc.*"

Seguramente que la parte de Carroll se habría sublevado contra esa monstruosidad jurídica.

Si Baring no cumplió las obligaciones que había contraído con Bowen poniéndole en la imposibilidad de cumplir á su vez con el Gobierno y con nosotros, lo que procede es que le cobre la indemnización de los perjuicios que le ha causado y de los que harán parte las indemnizaciones que por esa causa tiene que pagarnos á nosotros. Afirma el señor Carroll que la existencia del caso fortuito de fuerza mayor está reconocido por nosotros expresamente en un documento privado que él conserva en su poder y en el cual se dice que el arreglo que se propuso al Poder Ejecutivo

y que fué rechazado por el Cuerpo Legislativo *era impuesto por circunstancias fatalmente producidas.*

Ese documento privado que tenía por *objeto único establecer la suma que se nos ofrecía* por nuestros derechos de concesionarios primitivos; fué redactado por el señor Carroll y firmado por nosotros de buena fe y por lo mismo sin dar importancia á sus términos, en lo que no era pertinente al objeto del contrato.

La transacción con el Gobierno se consideraba definitiva y además el documento establecía que si contra toda probabilidad el arreglo no se llevaba á efecto el convenio hecho con nosotros *quedaba nulo y sin valor alguno;* y V. E. sabe que las declaraciones hechas en un documento nulo, son también nulas y no pueden invocarse en ningún caso.

Si el señor Carroll en lugar de hablar de *circunstancias fatalmente producidas,* hubiese empleado las palabras *caso fortuito de fuerza mayor,* es posible que nosotros no hubiésemos hecho alto en ellas y hubiéramos firmado el documento del mismo modo.

Puede ser que el señor Carroll haya tenido en vista al redactar el documento la posibilidad de este pleito y aprovechando nuestra buena fé, haya empleado palabras vagas y artificiosas que pudiera invocar en su favor más adelante si llegase el caso.

Pero, si en esto anduvo previsor y..... travieso por no decir otra cosa, anduvo lastimosamente torpe en la naturaleza y en la forma del lazo que nos tendiera; la frase *circunstancias fatalmente producidas,* no envuelve de ningún modo la afirmación y el reconocimiento de la existencia de un caso *fortuito de fuerza mayor.* — Todo acontecimiento desgraciado se produce

fatalmente para el que soporta sus consecuencias sin culpa suya y á nadie se le ocurrirá decir y sostener que todo acontecimiento desgraciado es el producto de fuerza mayor.

Por el arreglo proyectado con el Gobierno venían á recibir los cedentes de Bowen el diez por ciento de su crédito.—La necesidad y el deseo de evitar pleitos los obligaba á aceptar ese mal arreglo y con toda propiedad pudieron decir entónces que esa solución les era impuesta por circunstancias fatalmente producidas.

4.º

LA DETENTACIÓN DE LAS CANTIDADES RECIBIDAS POR BOWEN Y DEBIDAS Á SUS CEDENTES

Digimos en nuestro primer escrito que el señor Bowen que estaba obligado á entregarnos el 17 °/₀ de toda *suma que recibiese del Gobierno ó de otros, para pago de las construcciones del Ferrocarril del Oeste* había recibido de los señores Mallmann y C.ª sólo con ese objeto y según la declaración de esos señores *(£ 400.000)*. Cuatrocientas mil libras esterlinas, sin haber entregado de ese dinero un sólo peso á sus cedentes.

El señor Carroll se escandaliza de esta afirmación nuestra y hasta le cuesta creer que hablemos seriamente.

Según el señor Carroll el contrato de cesión se refiere á los dineros que Bowen recibiera en pago definitivo de las secciones construídas y recibidas, y las palabras del *Gobierno ú otras* se refiere á la casa Baring que debía *pagar los certificados.*

Es un error. Por el sistema de los precios unitarios en cada certificado de construcción que se expide, va incluída la utilidad proporcional del constructor, de modo que el precio total de la construcción se va cobrando á medida que se construye. Así el valor de los materiales comprados en Europa, asciende á (£ 120.000) ciento veinte mil libras esterlinas próximamente, y el valor nominal de esos certificados expedidos por esa causa, asciende á (£ 228.482) doscientas veintiocho mil cuatrocientas ochenta y dos libras esterlinas.

En esa utilidad está comprendido el 17 °/o que corresponde á los cedentes de Bowen y por eso se estipuló en el contrato de cesión *que de todo dinero que Bowen recibiese del Gobierno ú de otros*, se entregaría á sus cedentes el 17 °/o.

El señor Carroll, entiende que es insensato pretender que esa disposición se aplique á los dineros que Bowen recibió de los señores Mallmann y Cassell, para construir y que se adeuda á esos señores, y nosotros vamos á demostrarle perentoriamente la verdad de nuestro escrito y el error de su tésis.

Los señores Mallmann y Cassell entregaban á Bowen el dinero para construir, pero recibían en cambio *en propiedad* los certificados de la construcción para cobrarlos de Baring. Si Baring hubiese pagado esos certificados, los señores Mallmann y Cassell habrían recibido su importe total, en el que está incluído el 17 °/o que nos pertenece. Si no ha sucedido esto, se debe á que Baring no pagó los certificados pero la detentación de nuestra parte en esos certificados, no es por eso menos positiva.

En efecto: los señores Mallmann y Cassell, se llaman

hoy dueños absolutos de esos certificados por valor de *(£ 228 482)* doscientas veintiocho mil cuatrocientas ochenta y dos libras esterlinas que pretenden cobrar del Gobierno, y en esos certificados hay un 17 % que pertenece á los cedentes de Bowen: ese 17 % equivalente á *(£ 38.841)* treinta y ocho mil ochocientos cuarenta y una libras esterlinas ó sean ($ 181.557.11) ciento ochenta y un mil quinientos cincuenta y siete pesos con once centésimos, lo ha recibido en oro Bowen, que nos lo debe desde el día que lo recibió. El Gobierno, Baring ó quien sea, deberá esas *(£228.482)* á la Uruguay Limitada, pero ésta no ha de admitir seguramente que de esa suma nos corresponde el 17 %, porque el importe de los certificados ha sido pagado al cesionario Bowen.

Ahí tiene demostrada prácticamente el señor Carroll la verdad de nuestra afirmación y con ella comprobada plenamente la violación por parte de Bowen del contrato de cesión.

5.º

LA CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN

Representando el papel del perro del hortelano, pretende la parte de Carroll, que si se declara caducado y rescindido el contrato de cesión, debe declararse caducado y rescindido también en absoluto el contrato de concesión de la construcción de los Ferrocarriles del Oeste, quedándonos á nosotros únicamente la acción de daños y perjuicios contra ellos.—¿Pero, qué acción de daños y perjuicios nos había de quedar contra Bowen y sus sucesores, por el no cumplimiento del contrato

de construcción, si ellos sostienen que ese hecho es el efecto de un caso fortuito de fuerza mayor que los releva de toda responsabilidad?

¿Pero, por qué razón la caducidad y rescisión de la cesión ha de arrastrar necesariamente la caducidad y rescisión del contrato de construcción?

Porque el Estado, dice Carroll con toda seriedad, " autorizó la transferencia" pero, " no autorizó que se " pactase que en cualquier tiempo en que el cesiona- " rio Bowen diese causa á la caducidad de la conce- " sión, ellos podrían tomarla á su cargo. "

Desde luego que el contrato de construcción sea de cumplimiento imposible para Bowen y sus sucesores no quiere decir, que lo sea igualmente para nosotros. Lo que ha caducado pues, no es la concesión que haremos efectiva de acuerdo con el Gobierno: Lo que ha caducado por falta de ejecución, es la cesión que hicimos á Bowen, cuya persona desaparece dando lugar nuevamente á la nuestra.

Esa suplantación de personerías, fué *prevista* y pactada en el contrato de cesión que motivó la transferencia autorizada por el Gobierno.

" Si Bowen faltase al cumplimiento de cualquiera de " sus obligaciones, este contrato (el de cesión) quedaría " anulado y sin valor alguno pudiendo los cedentes, " llegado ese caso transferir á cualquier otro el con- " trato de construcción de 28 de Febrero de 1889. "

Bowen no ha faltado á alguna de sus obligaciones: ha faltado á todas y el caso previsto en el contrato de cesión, se ha realizado y no puede dejar de hacerse efectivo.

6.º

LA «THE URUGUAY LIMITED» OFRECE CONSTRUIR

La parte de Carroll poniéndose en el caso, de que nosotros hagamos efectivo el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889: dice muy suelto de cuerpo que sus representados estarían dispuestos á aceptar esa solución: *En la que no han pensado jamás porque la consideran de imposible cumplimiento.*

Inútil es decir que se trata de un grosero subterfugio para eludir la solución ineludible de esta gestión.

Basta notar el empeño que pone la The Uruguay Limited; la parte interesada, la parte contratante, en pintar al contrato de construcción como oneroso para el Estado y usurario!!!!

Pero lo más curioso del caso es, que la parte de Carroll llame solución de transacción, al cumplimiento del contrato de construcción.

Y más curioso aún que declaren que no han pensado jamás en esa solución (el cumplimiento de las obligaciones) porque la han considerado, la consideran imposible.

Ya se ve por esto como estarían de dispuestos á aceptar *esa solución.*

Lo que si no comprendemos es, que tiene que ver con el contrato de construcción del Ferrocarril del Oeste y en que se opone á su cumplimiento la ley de 7 de Octubre de 1891 referente al arreglo de la deuda consolidada.

Suponemos que se refiere á la prohibición de emitir,

deuda externa en Londres durante *tres años*, contando desde el contrato de arreglo de la Deuda Externa: Pero desde luego esos tres años que empezaron á contarse desde el 6 de Octubre de 1891, vencieron en Octubre de 1894 y después en el convenio de acreedores se exceptuó expresamente de la prohibición de emitir Deuda Externa, los Bonos de Ferrocarriles emitidos para la construcción del Ferrocarril á la Colonia.—Puede verse el artículo 5.º del acta de ratificación firmada en Lóndres el 27 de Noviembre de 1891.

Pero el caso no es que el contrato de construcción sea cumplible, ni que la parte de Carroll esté dispuesta á aceptar esa solución, porque eso no depende ya de su voluntad. La parte de Carroll no puede ya, aunque quisiera y tuviera con qué, cumplir el contrato de construcción, porque el de cesión que le daba ese derecho, ha caducado y está rescindido por falta de cumplimiento.

Si la "The Uruguay Company Limited" tenía, los recursos necesarios para construir el Ferrocarril del Oeste y estaba en disposición de cumplir sus obligaciones, debió hace mucho tiempo haber continuado y concluido el Ferrocarril de Montevideo á la Colonia.

Si tiene los medios para construir y no ha construído, la falta de cumplimiento á sus obligaciones, es culpable y dolosa.

En nota 10 de Mayo de 1893 el Gobierno exigió de la "The Uruguay Company Limited" que diese cumplimiento al contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889, declarando al efecto, si estaba dispuesta hacerlo en las condiciones de pago estipuladas en aquél contrato: y en nota de 22 de Junio del mismo año el

señor Carroll en representación de la «The Uruguay Company Limited» que fué previamente consultado: contestó.

La antigua Empresa estuvo en la debida oportunidad dispuesta á recibir los Bonos al 85 °/₀ en pago de la construcción que tenía á su cargo.

Pero enagenados á Baring Brothers no puede la Compañía, que le ha sucedido recibirlos en pago de obligaciones exigibles desde hace tres años y cuando los Bonos no representan hoy ni la tercera parte de su valor y aún debe considerarse imposible su emisión á NINGÚN TIPO.

CONCLUSIÓN

Creemos haber refutado y destruído toda la artificiosa argumentación de la parte de Carroll dejando evidenciado el derecho perfecto que nos asiste para pedir la declaración de rescisión del contrato de cesión celebrado con el señor Francisco A. Bowen en primero de Marzo de 1889 y en esta virtud;

A V. E. suplicamos quiera resolver como lo hemos solicitado en nuestro anterior escrito, por ser así de estricta justicia.

B. Quiñones—B. Caymarí.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Marzo 5 de 1895.

Traslado á la Compañía Uruguay Limitada con término de seis días que se contarán desde el siguiente

al en que se verifique la entrega del espediente por Secretaría.

CASTRO.

El día seis de Marzo de mil ochocientos noventa y cinco, notifiqué al señor don Miguel Carroll, domiciliado en la calle Rincón número 19, como Representante de la Compañía Uruguay Limited, y en cumplimiento de la providencia que precede, le hice entrega de este expediente que consta de fs. 36.

M. Carroll. *Alfonso Pacheco,*
Oficial Mayor.

(N.° 4)

El Representante de la Compañía Uruguay Limitada se ratifica en las conclusiones de su escrito anterior.

Excmo. señor:

Miguel Carroll por la Compañía Uruguay Limitada en la gestión que han promovido ante V. E. los señores Barreto y Caymari pretendiendo que el Poder Ejecutivo declare la rescisión del contrato de transferencia del de construcción de los Ferrocarriles del Oeste y se reconozca en toda su integridad á favor de los peticionarios la concesión del 28 de Febrero del mismo año, evacuando el traslado que se ha servido V. E. conferirme, como más haya lugar digo: Que me ratifico en las conclusiones de mi escrito anterior, y aún cuando considero que en el escrito en traslado se empequeñece la cuestión reduciéndola á una discusión demasiado prolija y escolástica, no puedo á menos de aceptarla en ese terreno, si bien me esforzaré en ser lo más breve posible.

IMPROCEDENCIA DEL JUICIO

Dije en mi escrito de fojas 4 que la Ley de 19 de Setiembre de 1885 que se invoca por los señores Caymari y Barreto, declara es verdad, que la jurisdicción contenciosa administrativa que establece el artículo 28 de la Ley de 27 de Agosto de 1884, comprende todas las cuestiones que se susciten en materia de ferrocarriles ya sea entre particulares y el fisco ó entre particulares entre sí, pero que la citada Ley estableció terminantemente que esas *cuestiones habian de ser precisamente motivadas por resoluciones de la autoridad administrativa*, y observé que en este caso no se había dictado resolución alguna administrativa que diera causa á las gestiones que se inician por los señores Barreto y Caymari; y que por el contrario, sus gestiones tienen por causa los *actos practicados por la Empresa Constructora contra quien proceden y contra quien piden.*

A esto se opone que el error y el sofisma de mi parte, consiste en suponer que el juicio contencioso administrativo se entabla ante el P. E., quien lo resuelve como Juez de primera instancia—en cuyo caso resultaría, á ser cierto lo sostenido por mí, que el Gobierno sería Juez y parte en sus propias causas, lo que es realmente absurdo y jurídicamente monstruoso. ”

¿Y qué otra cosa se pretende por los señores Barreto y Caymari, que convertir al P. E. en Juez de sus diferencias y cuestiones con la Compañía Uruguay Limitada ?

Aunque parezca monstruoso á los señores Barreto y Caymari, la actual legislación sobre ferrocarriles con-

vierte al P. E. en Juez y parte de las cuestiones sobre caducidad de las concesiones de ferrocarriles, sustituyéndolo al magistrado, que conforme á los principios fundamentales de la organización judicial de este país, deberían conocer de esas cuestiones en primera instancia con las apelaciones de orden para ante los tribunales superiores.

Los tribunales reunidos no conocen en *primera instancia*, sino en *segunda* y por vía de *apelación* como está expreso en la Ley.

Contra la resolución del P. E. declarando la caducidad de la concesión, dice el artículo 28 de la Ley de 27 de Agosto de 1884: "el interesado podrá *apelar* ante los Tribunales de Apelaciones reunidos ó á la Alta Corte de Justicia, si fuese creada, agregando todavía que el *recurso* será resuelto en el plazo perentorio de un mes."

Puede sostenerse en presencia de los términos claros é inequívocos de la Ley que no hay más que una instancia en estos juicios contenciosos administrativos y que en esa instancia única conocen los tribunales reunidos.

Si no hay más que una instancia, por que no han recurrido directamente á los Jueces que según ellos ejercen en ella la función de juzgar y decidir? ¿Porqué demandan á la Compañía ante V. E. y pretenden que V. E. declare rescindido el contrato de cesión de 1.° de Marzo de 1889?

Yo no desconozco ni desconocer podía lo que el legislador de este país ha consagrado — la intervención del Poder Ejecutivo en las contiendas judiciales que ocurran entre el Estado y los particulares con relación á los ferrocarriles á construirse en la República, ni

encuentro que eso sea una monstruosidad, pero sí pretendo y sostengo que no puede ejercer esas funciones con arreglo á las Leyes de 27 de Agosto de 1884 y de 21 de Setiembre de 1885, cuando la contienda que tiene lugar entre particulares no es *motivada por resoluciones de la autoridad administrativa* y lo sostengo porque así está expreso en la Ley, y porque una Ley de excepción y de una excepción tan peligrosa debe interpretarse de una manera restrictiva.

Pero no insistiré mucho sobre este punto, porque esta cnestión como la que trataré en seguida, son cuestiones de forma como muy bien lo observan los señores Barreto y Caymari y no tienen necesidad de ampararse á ellos con demasiada insistencia, *quien está convencido de la sin razon y la temeridad de lo que se pide por esos señores en lo que constituye la cuestión de fondo.*

INCOMPETENCIA DEL GOBIERNO EN ESTE CASO

Dije en mi escrito de fojas 4, que no era posible seguir dos juicios á la vez sobre lo mismo, uno ante los tribunales ordinarios con arreglo á la legislación común y otro ante la jurisdicción especial contenciosa administrativa, creada por la Ley de 27 de Febrero de 1884,—y que en el mejor de los casos para los señores Barreto y Caymari, *tendrian que desistir del ya trabado ante los tribunales ordinarios para que pudiera darse curso al que promovian ante el Gobierno.*

A eso contestan esos señores que el caso actual entraña dos cuestiones de derecho de índole distinta, de efectos legales diversos, y cuyo conocimiento corres-

ponde á juicios distíntos y se resuelve por trámites y procedimientos judiciales diferentes; que la rescisión pura y simple del contrato de cesión, fundada en el hecho notorio del no cumplimiento del contrato de construcción corresponde á la jurisdición contenciosa administrativa y debe resolverse breve y sumariamente en una sola instancia por un tribunal superior, y *la indemnización de daños y perjuicios fundada en las causas que dieron lugar al no cumplimiento del contrato corresponde al tribunal ordinario.*

Si fuera cierto que ante los tribunales ordinarios no han demandado los señores Caymari y Barreto á la Compañía *sinó por daños y perjuicios*, tendrían absoluta razón esos señores, no precisamente porque en este caso pueda conocer el Poder Ejecutivo, sinó porque no habría la implicancia que se ha supuesto desde que lo demandado no sería lo mismo, pero eso no es cierto; es absolutamente falso.

Los señores Caymari y Barreto siguen un juicio con la Compañía Uruguay Limitada por demanda que le interpusieron por rescisión del *contrato de cesión del 1.º de Marzo de 1889 é indemnización de daños y perjuicios,* y no puede obligarse á la Compañía á que conteste una demanda sobre lo mismo que le ha sido demandado en otra jurisdicción.

Como se trata de verificar un hecho controvertido y decisivo del punto de derecho, suplico á V. E. quiera pedir los autos al señor Juez Letrado de lo Civil de 2.º turno.

Encontrará en ellos el petitorio de rescisión formulado en el escrito de demanda en estos términos textuales:

“ Vengo á entablar formal demanda contra dicho señor Bowen y los que resulten ser sus asociados ó sus sucesores en dicha negociación, á fin de obtener la rescisión completa del contrato ” (refiérese al contrato de 1.º de Marzo de 1889).

Verdad es que los señores Barreto y Caymari dicen: que aún cuando fuera cierto que hayan demandado á la Compañía sobre lo mismo, vale decir, por rescisión del contrato de 1.º de de Marzo, lo único que resultaría de la constatación de ese hecho sería que al pedir la rescisión del contrato de cesión de 1.º de Marzo ante un Juez Civil se habría entablado un juicio nulo.

Pero la nulidad de un juicio no es algo que se produce por la *propia virtud de la nulidad que se ha cometido*, y por consiguiente mientras esa nulidad no se haya pronunciado en el juicio mismo por resoluciones ejecutoriadas—el hecho aparente produce todos sus efectos jurídicos, y uno de ellos es el de que ninguna de las partes puede interponer demanda sobre lo mismo en *otra jurisdicción ó en otro Juzgado*, sin que el actor haya desistido de la demanda ó la incompetencia del Juez haya sido pronunciada siguiéndose los trámites regulares de esa clase de incidentes.

¿Es efectivamente cierto que no era el Juez de lo Civil de 2.º turno competente para conocer en este pleito? Lo creen así los señores Caymari y Barreto? ¿Creen que el único Juez competente es el Poder Ejecutivo procediendo en la vía contenciosa administrativa? ¿Están persuadidos de que cometieron un error al ocurrir á la jurisdicción ordinaria demandando la rescisión del contrato de 1.º de Marzo?

Pues bien, lo que han debido hacer los señores Cay-

mari y Barreto si todo eso creían y de todo eso estaban persuadidos es desistir de la demanda entablada ante un juez que consideran incompetente y poner término á un juicio, que en su concepto solo puede conducir á un resultado frustráneo, originando un juicio absolutamente nulo.

Sin ese desistimiento previo no han debido interponer esta demanda ante V. E., ni V. E. puede conocer en ella sin que los actores desistan del juicio anteriormente promovido sobre lo mismo ante la jurisdicción ordinaria

Se ve con frecuencia que una de las partes ocurra á una jurisdicción y la otra á otra jurisdicción, y que eso origine contiendas de competencia entre los Jueces que las representan, pero lo que no se ve nunca es que una misma parte ocurra á ambas jurisdicciones interponiendo la misma demanda. La parte contra quien se procede en esa forma y que ha contestado la primera demanda, tiene el derecho de resistirse á proseguir la segunda, por que no puede obligársele á seguir dos juicios á la vez, de los cuales uno tiene que ser forzosamente nulo.

EL CASO FORTUITO Y SUS EFECTOS LEGALES

Sendos pliegos de sofistería finísima y de alta escuela consagran los señores Barreto y Caymari á este capítulo.

Esos señores plantean la cuestión en estos términos:

"Es un hecho que no necesita demostración que ni Bowen ni sus cesionarios han construido una sola sección del ferrocarril, y es otro hecho igualmente notorio

y reconocido y confesado oficialmente por ellos, que no pueden cumplir el contrato de 28 de Febrero de 1889 En cuanto á los cedentes de Bowen estamos impagos todavía del precio de la cesión con excepción de la parte entregada á Barreto al firmarse el contrato y por convenios particulares.

" Entre tanto la parte de Carroll opina que ni Bowen ni sus cesionarios han faltado al cumplimiento de sus obligaciones.

" ¿Han construído entónces el Ferrocarril á Mercedes? Han pagado el precio de la cesión hecha á Bowen? "

Valiente argumentación.

Pueden la Compañía y sus causantes no haber construído el Ferrocarril á Mercedes y no haber pagado el precio de la cesión á Barreto y Caymari y haber cumplido todas las obligaciones que se impusieron, y están sencillamente en el caso de que los que con ellos contrataron cumplan las que por su parte se impusieron, y sin cuyo cumplimiento no era posible llegar á la construcción de la vía férrea contratada ni pagar el precio convenido á los señores Barreto y Caymari.

Es lo que sucede en este caso.

Como se quiere hacer cargo á la Compañía y á sus causantes de que no hayan construído la linea, cuando debían pagárseles los materiales que adquiriesen para construirla á medida que los fuese adquiriendo, y las obras que construyese á medida que las fuese construyendo, y ahí están impagos todavía los certificados que acreditan la adquisición de los materiales y la construcción de las obras. Como quiere hacerse cargo á la Compañía y á sus causantes de que no hayan entre-

gado á sus cedentes el precio pactado por la cesión cuando ese precio debia abonarse de las sumas que se recibiesen en pago de la construcción de la línea, y la línea no ha podido construirse por que la parte que contrató la construcción no ha verificado los pagos en las épocas y en la forma convenida.

No hay el derecho de pedir la rescisión de un contrato sencillamente porque no se haya realizado la cosa que era su objeto; es necesario que la parte que la pide pruebe que ha cumplido las obligaciones que se impuso, y que su contra-parte ha faltado á las que tomó á su cargo.

Verdad es que los señores Barreto y Caymari pretenden, ahora, que la Compañía Uruguay Limitada y sus causantes, han faltado á todas las obligaciones que se impusieron, pero esa afirmación es un rasgo de audacia que asombra en presencia de los contratos, de los hechos notorios y hasta de las declaraciones hechas por los Poderes Públicos!

Los señores Caymari y Barreto dicen ahora lo que hace tres ó cuatro años decía *El Siglo* y que el propio señor Caymari reputaba en los términos que me permito reproducir.

En carta dirijida á *El Siglo* en 17 de Junio de 1891, sosteniendo con todo el calor que dan las más profundas convicciones, que los constructores sus cesionarios, habian cumplido todas las obligaciones que se impusieron y eran las únicas víctimas de este malhadado negociado, decía el señor Caymari.

“ Señor doctor don Martin C. Martínez, Redactor de *El Siglo*”.

Distinguido señor:

En *El Siglo* de hoy aparece un artículo con el epígrafe “El contrato de construcción del Ferrocarril del Oeste” en que equivocadamente sostiene usted lo siguiente:

Pero se dirá, el Estado está ligado por compromisos solemnes que no puede desatar, sin exponerse de parte de los concesionarios á gravísimas reclamaciones, y quien sabe á qué indemnizaciones de daños y perjuicios.

Aunque no hubiera ese temor, bastaría el derecho adquirido y consagrado por la fé pública para que nosotros lo respetásemos y aceptásemos resignadamente la necesidad de cumplir lo pactado. Por fortuna, no pasan así las cosas: no somos nosotros los que no cumplimos el contrato; es que su cumplimiento se ha vuelto imposible á los constructores, por la depreciación de los títulos Uruguayos; — por que ahora, ni Baring puede emitirlos á 85, ni á los contratistas les conviene recibirlos.

El Gobierno no se ha comprometido á entregar oro á los concesionarios, sinó títulos al aforo indicado, y cuando ellos le entreguen las secciones de vía construidas. Son ellos los que faltan al contrato, no empezando los trabajos en los términos y condiciones estipulados.

Si Baring no quiere emitir no hay deber por parte nuestra de compelerlo, por que ninguna clánsula nos obliga á hacerlo—El contrato con los constructores es

de entregarles á ellos mismos los bonos, bonos que recien servirá el Estado cuando estén abiertas las respectivas secciones de Ferrocarril.

Que las hagan y entónces habría recien llegado el caso de hablar.

No hay temor seguramente que el caso llegue, mientras sea tal la situación financiera de la República. "

" En todos los anteriores párrafos revela el señor Director un lamentable desconocimiento de los puntos más esenciales, que fueron objeto de los diversos contratos formulados para la construcción de los Ferrocarriles del Oeste.

Dice el señor Director que " bastaría el derecho adquirido y consagrado por la fe pública, para que respetase y aceptase resignadamente" dichos contratos; precisamente por estos mismos fundamentos, y razones, es por lo que, el señor Director, consecuente con su rectitud habitual, y culto á la justicia, es por lo que á mi juicio tiene el deber de aceptar y respetar resignadamente, los contratos celebrados por el Gobierno en 28 de Febrero y 17 de Abril de 1889 con los primitivos concesionarios Barreto, Caymari y Cleminson y su contratista definitivo don Francisco A. Bowen.

Esto es evidente, por cuanto el señor Director sostiene lo contrario á la realidad de las cosas, cuando afirma que los constructores no pueden cumplir el contrato por la depreciación del tipo de los Títulos Uruguayos, y por que son ellos los que faltan al contrato " no empezando los trabajos en los términos y condiciones estipulados. "

Nada de esto, señor Redactor, está conforme con el texto de los contratos, y era conveniente que en asunto

de tamaña trascendencia no se hubiese *El Siglo* equivocado en sus afirmaciones hasta el extremo de decir á sus lectores, todo lo contrario de lo que rezan los contratos vigentes.

En efecto, por el artículo 10 del contrato primitivo (27 de Febrero de 1889,) el Gobierno se obligó á pagar en oro, ó en títulos externos, á su voluntad, las obras y materiales de los Ferrocarriles, á razón de ₤ 6.000 por kilometro, y por el artículo 18 del mismo contrato, el producto de esos títulos habría de destinarse al pago de los certificados que, por obras ó materiales, presentaran los contratistas al cobro, con los requisitos ó en las condiciones que especifica el artículo 19 del mismo contrato.

Ahora bien, señor Director, de dónde puede partir la lógica para afirmar, como hace *El Siglo*, que los contratístas han faltado á los pactos, términos y condiciones del contrato?

Los contratistas, señor Director, cumpliendo, al pié de la letra, las obligaciones que se impusieron, llevaron à cabo los estudios técnicos, dieron principio á las obras de construcción, empezaron las expropiaciones, adquirieron en Europa y en los Estados Unidos de América, enormes cantidades de material fijo y rodante, celebraron considerables contratos de fletamento y conducción, adquirieron vastísimos y valíosos terrenos para depósitos, almacenaje y montaje de maquinaria, formularon dentro los términos del contrato los certificados correspondientes, fiscalizados por los agentes de Gobierno aquí y Europa, y al presentarlos al cobro, en cumplimiento del artículo 21 del contrato, se encontraron con la negativa del pago por parte de los banqueros del

Gobierno, que habían negociado y tomado al firme del Gobierno de la República Oriental del Uruguay, los bonos, con lo cual quedaron burlados é infringidos los contratos de 17 de Abril de 1889, por los cuales se había comprometido el Gobierno Oriental á pagar el importe de dichos certificados, por medio de sus banqueros de Londres, los señores Baring Brothers y Ca.

Tenga bien en cuenta el señor Director, que los señores Baring, por contrato que en su representación firma la casa Samuel B. Hale y C.a de Buenos Aires, el dia 3 de Julio del mismo año, tomaron al firme y al 85 % de su valor nominal, libre de todo gasto, los bonos de ferrocarriles de la Repùblica, bajo las bases de la Ley de 30 de Noviembre de 1888, para la construcción por cuenta del Estado de la primera sección del Ferrocarril de Montevideo á Independencia ó sea de 240 kilómetros entre Montevideo y la Colonia, por el costo de £1.400.000.

Por el art. 6 de este mismo contrato de bonos, entre los señores Baring y el Gobierno, dichos banqueros se comprometieron á invertir el importe de dichos bonos *ante todo* al pago de los certificados por materiales y obras de los Ferrocarriles en cuestión, conforme al artículo 18, que antes he citado al señor Director casi literalmente, del contrato de 28 de Febrero.

Todo esto, que no son afirmaciones ni hipótesis aventuradas, sinó que constituye el texto de los varios contratos celebrados, demuestra hasta la evidencia:

1.º Que los bonos fueron negociados en 3 de Junio de 1889 con los señores Baring Brothers y C.a por el Gobierno, y que por lo tanto no podía ni puede el Gobierno entregarlos en pago á los contratistas.

2.° Que los contratistas dieron principio á las obras, compraron terrenos, importaron grandes cantidades de materiales que están depositados en Montevideo y Colonia, recibieron y presentaron veintidos certificados por más de medio millón de libras esterlinas, y sin que hasta la fecha, los banqueros del Gobierno, sobre quien fueron giradas, hayan satisfecho uno de ellos.

3.° Si en este negocio alguien ha violado los contratos vigentes, por cierto no *son los contratistas que se hallan* con un capital enorme á descubierto con contratos de puentes y material rodante y con un estado mayor de ingenieros y empleados costosísimo, sin que por ahora haya indicios de que le serán satisfechas las importantes cantidades á que por los contratos tienen derecho.

Creo, señor Director, haber aclarado las suposiciones erróneas en que fundaba usted en su artículo de hoy el derecho de rescisión.

De usted atento y S. S.

Firmado: — *B. Caymari.* "

He reproducido esa carta del señor Caymari, una de las personas que piden hoy la rescisión del contrato de 1.° de Marzo de 1889, no por acusar su inconsecuencia, sinó por que demuestra que nadie conoce mejor que él la verdadera situación del asunto y porque la refutación de la tésis que sirve de fundamento á su demanda actual está hecha de mano maestra.

Hay, sin embargo, en el escrito en traslado algo nuevo que debo tomar en consideración.

Se pretende que el Gobierno por sus contratos solo se obligó á hacer el pago de las líneas contratadas originariamente con los señores Barreto, Caymari y Cleminson y cedidas por éstos á don Francisco A. Bowen por secciones construidas y recibidas, y ese pensamiento lo expresan en estos términos:

« El Estado ha cumplido todas y cada una de las obligaciones que contrajo en el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889, único que la parte de Carroll invoca en su favor.

« El Gobierno no se obligó á suministrar ni hacer suministrar á Bowen el dinero que necesitase para construir el Ferrocarril del Oeste lo que habría importado pagar adelantadas las secciones á construirse. »

Léjos de eso, el contrato de construcción establece terminantemente que el pago lo hará el Gobierno por *secciones construídas y recibidas.* »

Hay en esto una falsedad manifiesta que sirve de base á toda la sofistería metafísica de este interminable capítulo del escrito en traslado.

El pago definitivo de la construcción *debía hacerse, es verdad, por secciones construídas y recibidas*, pero sin perjuicio de eso fué pactado en el contrato de *28 de Febrero que se irían pagando los materiales conforme se fuesen adquiriendo por los constructores y así mismo las obras conforme se fuesen construyendo.*

Con recordar esto se viene abajo toda la disertación de los señores Barreto y Caymari, explicando el mecanismo de la operación, y me propongo más que recordarlo, constatarlo reproduciendo los artículos del contrato de 28 de Febrero en los cuales se consignó esa obligación á cumplirse por el Estado, ó por quien hiciese

sus veces, tomando los bonos que debían emitirse para la construcción de la línea.

Los artículos 18, 19, 20 y 21 del contrato de 28 de Febrero dicen textualmenie lo siguiente:

" Artículo 18. El producto de los títulos será depositado en una casa bancaria en Europa que será elegida de común acuerdo entre el Gobierno y los contratistas y será exclusivamente aplicado al pago de los certificados de los Ingenieros por obras efectuadas y materiales suministrados de conformidad con este contrato y pliego de condiciones, debiendo dichos certificados ser satisfechos á presentación por la casa depositaria.

Artículo 19. El Gobierno nombrará un Ingeniero Fiscal y los Ingenieros Ayudantes que crea convenientes con el objeto de fiscalizar las obras construidas en virtud del presente contrato; pero en ningún caso el Gobierno ni dichos Ingenieros podrán exigir de los contratistas trabajos que no estén comprendidos en los planos y diseños aprobados en virtud del artículo 5.º de este contrato, y el pliego de condiciones. El Ingeniero Fiscal del Gobierno dará á los contratistas durante los siete primeros días de cada mes á más tardar, un certificado detallado de las obras hechas durante el mes anterior, y de conformidad con los precios estipulados.

El Gobierno nombrará un inspector en Europa, cuyo sueldo será marcado de común acuerdo entre el Gobierno y los contratistas y pagado por éstos; dicho empleado inspecionará todos los materiales antes de su embarque y transporte á las obras de conformidad con los precios unitarios estipulados con el Gobierno.

Si dicho Inspector dejase de inspeccionar los referi-

dos materiales prontos para este efecto dentro de los ocho días siguientes á la notificación, que para ello se le haga por escrito, los contratistas quedan autorizados á proceder á su embarque, y el conocimiento de éste y la póliza de seguro serán en este caso bastantes comprobantes para exigir el pago correspondiente al tenor del artículo 18. Los certificados de materiales embarcados deberán ir acompañados de conocimientos de embarque y póliza de seguro para su pago. Los precios unitarios dentro del precio kilómetrico serán clasificados de manera que el Ingeniero Fiscal en el Uruguay y el Inspector en el extranjero puedan certificar con facilidad las cantidades y precios, sin que puedan originarse dudas ni errores que impidan ó demoren el pago de los certificados á su debido tiempo.

Artículo 20. Los contratistas pagarán los intereses de los títulos afectados á la construcción de las secciones no entregadas al Gobierno. Una vez verificada la entrega de dichos intereses serán de cuenta del Gobierno de conformidad con el presente contrato.

Artículo 21. Al presentar los contratistas los certificados que puedan haber recibido por obras hechas ó materiales embarcados, la casa bancaria depositaria del producto de los títulos pagará inmediatamente á los contratistas el valor de dichos certificados en libras esterlinas y simultáneamente depositarán los contratistas en la casa encargada del servicio de los títulos el 6 % del valor que reciban, para la formación de un fondo de retención aplicable por la misma casa á la obligación contraida por los contratistas para intereses durante la construcción.

Siempre que el fondo de retención espresado alcance á la suma de ₤ 40.000 dinero efectivo podrán dejar de depositar, mas están obligados á renovarlos, cada vez que la suma sea inferior á dichas ₤ 40.000.

Lo sobrante que resulte proveniente de este fondo, despues de satisfechos los intereses espresados será entregado á los contratistas cuando deba realizar el Gobierno el servicio del interés sobre los títulos que se emitan en virtud del presente contrato."

Antes de construirse la línea y precisamente para que la línea se construyese había obligaciones á cumplirse por el Estado, que por el hecho de la enagenación de los bonos á los señores Baring—trasmitió á estos señores y que estos señores no cumplieron como han tenido la sinceridad de confesarlo, consintiendo en hacer al Estado las consiguientes indemnizaciones por su omisión.

Si pues esas obligaciones de parte del Estado que acompañaban á la ejecución del contrato de 28 de Febrero no se han cumplido, no puede hacerse cargo alguno á los constructores por no haber construido la línea dentro de los plazos convenidos por nadie, y mucho menos por los señores Barreto y Caymari, que nada tienen que recibir segun el contrato de 1.° de Marzo sinó á medida que sus cesionarios reciban el precio de lo que construyen.

Pero como quiera que sea, se dice todavía por los señores Barreto y Caymari—el hecho es que el contrato de 28 de Febrero no se cumplió, y no puede cumplirse y por el hecho está irremisiblemente rescindido.

En primer lugar, es falso que el contrato de 28 de

Febrero no pueda cumplirse; sería cuestion de mayores sacrificios para el Estado, eso es todo—y por que esos sacrificios serían inevitables y enormes es que la Compañía jamás se ha puesto en el caso de que se ejecute tal cual se pactó, y ha creído que debía buscarse la solución en nuevos arreglos conciliatorios, que tomasen en consideración la transformación radical de las condiciones económicas y financieras del país y diese satisfacción á los intereses comprometidos y perjudiciales en el curso de la negociación y de su ejecución.

Y en segundo lugar, no se puede tomar el hecho en sí de que el contrato no se haya cumplido y aún de que no pueda cumplirse (lo que niega como se ha visto) sinó que á la vez hay que considerar porqué no se cumplió. A la parte que cumplió sus obligaciones no puede imputársele responsabilidad de ningún género por las consecuencias del no cumplimiento del contrato y es por eso que no procede la gestión de los señores Barreto y Caymari.

LA DETENTACIÓN DE LAS CANTIDADES RECIBIDAS POR BOWEN Y DEBIDAS Á LOS CEDENTES

Insisten los señores Caymari y Barreto en que la Compañía Uruguay Limitada ó sus causantes han debido entregarles el 17 % de las £ 400,000 que dicen recibieron de los señores Mallmann y C.ª y Cassell para pago de las construcciones de los ferrocarriles del Oeste, por más que me haya escandalizado de esa pretensión y haya creído que no debía siquiera tomarse á lo serio.

Insisto en creerlo así Exmo. señor.

Los señores Mallman y C.ª no dieron dinero para construir la línea á don Francisco A. Bowen ni recibieron los certificados expedidos por el Fiscal del Gobierno para cobrarlos; eso es una simple invención de los señores Barreto y Caymari. Los señores Mallman en representación de un sindicato europeo, encontraron de lisonjeras perspectivas el negocio de la construcción de los ferrocarriles del Oeste en las condiciones pactadas en el contrato de 28 de Febrero, no obstante lo grueso de la comisión que se asignó á los primitivos concesionarios en el de transferencia del 1.º de Marzo—por *recibir la concesión y transmitirla*, y se asociaron al cesionario don Francisco A. Bowen entrando á la sociedad con el capital que se consideró necesario para las anticipaciones que exijían la construcción de la línea, visto que los desembolsos no podían ser de consideración, desde que los materiales debían pagarse por el Estado á medida que se adquiriesen y las obras á medida que se construyesen.

Para el caso es igual que don Francisco A. Bowen hubiese hecho esos desembolsos con capital propio ó que se lo procurase interesando á terceros,—en razón de no tenerlo, y sería siempre un colmo de extravagancia y de insensatez, como dije en mi escrito anterior, pretender que ha debido dar el cesionario Bowen el 17 % del capital suyo ó ageno que empleaba en construir la línea anticipando los primeros desembolsos, cuando lo pactado con los señores Caymari y Barreto era entregarles el 17 % *de lo que recibiese en pago de la construcción.*

Dar ese 17 % del capital empleado en construir es

precisamente lo contrario de darlo de las sumas recibidas en pago de la construcción.

No sé en qué podía modificar los términos de ésta última proposición que los señores Mallmann y C.ª y Cassell (que dicho sea de paso para nada figura en los contratos ni de construcción ni de transferencia ni de la sociedad celebrada entre Bowen y Mallmann y Cª.) hubiesen recibido en propiedad los certificados de los materiales y de la construcción para cobrarlos de Baring; pero ni síquiera es cierto nada de eso.

Repito que los señores Mallmann y C.ª no han entregado dinero para construir la línea á condición de recibir los certificados, sinó que se asociaron con el capital suyo y de sus amigos al contrato de construcción, y agrego ahora que los señores Mallmann y C.ª no se llaman dueños absolutos de los certificados ni pretenden cobrarlos del Gobierno. El dueño de los certificados y quien pretende cobrarlos y sinó cobrarlos, quien invoca el hecho de tenerlos en su poder impagos todavía como demostración de que no se cumplió el contrato de 28 de Febrero según el cual esos certificados debieron pagarse conforme se expidiesen (ahora cinco años) es la Compañía Uruguay Limitada, á quien representa, causa habiente no de Mallmann y C.ª sinó de Francisco A. Bowen á quien se asociaron con sus capitales Mallmann y C.ª y sus amigos.

¿Es cierto que ni don Francisco A. Bowen ni la Compañía cumplieron con entregar á los señores Caymari y Barreto el 17 % de lo que recibieron en pago de la construcción como precio de su transferencia?

Si lo fuese los señores Barreto y Caymari tendrían perfecto derecho y sobrada razón para pedir la resci-

sión del contrato é indemnización de daños y perjuicios, por que la parte que ha cumplido un tratado bilateral tiene el derecho de pedir á la que ha faltado la ejecución de la convención cuando es posible, ó la indemnización de daños y perjuicios (artículo 405 del Código Civil) pero como V. E. lo ha visto, solo puede sostenerse que eso ha sucedido en este caso sosteniendo que cuando se ha pactado entregar un tanto del *precio de una obra contratada* hay el derecho de exijir que se entregue de la suma que se ha invertido en construirla!!

Como V. E. no puede participar de esa estravagancia ha de reconocer que ni la Compañía ni sus causantes han faltado al contrato de transferencia de 1.° de Marzo por el hecho de no haber entregado á los señores Caymari y Barreto el 17 % del capital empleado en adquirir ciertos materiales de construcción de la línea y realizar ciertas obras, cuando lo pactado fué que lo entregarían de lo que recibiesen *en pago de la construcción,* del Gobierno ó de otros.

LA CADUCIDAD DE LA CONCESIÓN

Demostré en mi escrito anterior que había contradicción entre sostener que el contrato 28 de Febrero está caducado para los actuales constructores, y vigente para ellos los señores Caymari y Barreto, los primitivos concesionarios, y que así debía declararse por V. E.

Haciendo caso omiso de lo que entonces dije y demostré, preguntan los señores Barreto y Caymari en el escrito en traslado.

« Porqué razón la caducidad y rescisión de la cesión ha de arrastrar necesariamente la caducidad y rescisión del contrato de construcción:

« Y contestan, lo que ha caducado no es la concesión que haremos efectiva de acuerdo con el Gobierno, sinó la cesión á Bowen por falta de ejecución de su parte."

El sofisma es atroz y de un alcance desastroso para el Estado.

Los señores Caymari y Barreto sostienen que la actual Empresa constructora y sus causantes han faltado *á todas las obligaciones que se impusieron y es á ese título y por esa razón que accionan contra ella.*

Si ha caducado el contrato de 28 de Febrero para con la Compañía Uruguay Limitada á que título se haría revivir para los primitivos concesionarios?

Por el hecho de la cesión quedaron los primitivos concesionarios *absolutamente eliminados de toda vinculación jurídica con el Estado*, porque ese es el efecto de la cesión de un crédito ó de un contrato que se acepta por el deudor ó por la contraparte, sin que valga contra eso que *el cedente se reserve el derecho de llamar así el contrato cedido, si el cesionario diese lugar á su anulación ó rescisión.*

Sería curioso, tendría que ver que si el Estado pudiera libertarse del contrato de 28 de Febrero respecto de quienes actualmente representan la concesión que en el se contiene, lo hiciera para enseguida revalidarlo *para con los primitivos concesionarios,* siendo así que ese contrato fué siempre oneroso para el Estado, y en la situación actual del país verdaderamente desastroso.

Seria curioso, tendria que ver que el Estado anulase el contrato de 28 de Febrero para los que en cumpli-

miento de ese contrato han invertido sus capitales (proximamente ₤ 500,000), y lo revalidase para los primitivos concesionarios, que por razón de ese contrato, celebrado y trasmitido tienen embolsados ya mas de $ 240,000.

Seria curioso, tendria que ver que el Estado pudiendo celebrar una transacción razonable y equitativa con la actual Compañía que á su vez tendria que entenderse con los primitivos concesionarios modificando la construcción de las líneas del Oeste, desastrosa en las condiciones del contrato originario, y disponiendo para ello de los títulos de la Deuda Consolidada que se reservó con ese objeto en el último arreglo de la deuda pública, prefiriese dejar en pié las reclamaciones de la actual Compañia constructora é imponer al país todavia el contrato de 28 de Febrero.

Esa solución sería sencillamente monstrosa, y al combatirla no hace la Compañia las del *perro del hortelano* como lo suponen los señores Barreto y Caymari, sinó que defiende sus intereses, pues está interesada en que el Estado no contraiga compromisos indebidos é impremeditados con otros, que obstasen después á que se dé satisfación á sus justísimas reclamaciones.

LA COMPAÑÍA URUGUAY LIMITADA OFRECE CONSTRUIR

La parte de Carroll, dicen los señores Barreto y Caymari, poniéndose en el caso de que nosotros hagamos efectivo el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889 dice muy suelta de cuerpo que sus representados estarían dispuestos á aceptar esa solución, en la que no han pensado jamás porque la consideran de im-

posible cumplimiento—y agregan. " Inútil es decir que " se trata de un grosero subterfugio para eludir la " solución ineludible de esta gestión. Basta notar el " empeño que pone la Compañía Uruguay Limitada, la " parte interesada la parte contratante en pintar el " contrato de construcción como ruinoso para el Estado " y usurario para ella! "

No hay tal subterfugio grosero de parte de la Compañía al expresarse como lo ha hecho. Por el contrario, hay la sinceridad y el espíritu práctico de que carecen los señores Barreto y Caymari.

La Compañía nunca se halagó con la idea de volver al contrato de 28 de Febrero, porque no podría hacer frente el Estado á los compromisos que ese contrato le imponen, y los Estados no hacen jamás lo que no pueden hacer. Una prueba de ello es el mismo arreglo de la Deuda Pública de 1891—y porque tiene tales convicciones siempre buscó la solución de los conflictos que se han originado por el no cumplimiento por parte de los señores Baring Brothers del contrato de 3 de Julio, en nuevas combinaciones adaptadas á la nueva situación que se ha creado para el Estado como consecuencia de la desastrosa crísis que se desencadenó á fines de 1889, y á los derechos adquiridos por los contratistas de esas líneas.

Lo demás no es práctico, no es razonable: es insensato; de ello van á convencer muy pronto á esos señores la fuerza incontrastable de los hechos.

Pero sí á pesar de todo eso que no vé sinó el que cierra los ojos á la luz se creyese que esa es una solución posible no sería la Compañía Uruguay Limitada la que la rechazaría.

Mucho tendría que decir todavía para refutar el escrito en traslado, punto por punto; pero renuncio á ello. Harto me he prestado ya á empequeñecer la cuestión acompañando á esos señores en su prolija y menuda disertación. Lo culminante lo decisivo está tomado en consideración y refutado.

Por tanto:

A V. E. suplico, quiera resolver conforme á las conclusiones formuladas en mi escrito anterior y reiteradas en el exordio de este escrito. Es justicia, etc.

M. Carroll.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Junio 10 de 1895.

Acrediten en forma los señores Quiñones y Carroll la personería que respectivamente invocan y manifieste el señor Caymari si representa al señor Cleminson, debiendo en caso afirmativo presentar el poder.

La Secretaría hará las notificaciones del caso á los interesados y una vez fecho vuelva este expediente al despacho para su resolución.

Castro.

El día once de Junio de mil ochocientos noventa y cinco notifiqué al señor don Miguel Carroll, domiciliado

en la calle Rincon núm. 19 como Representante de la Compañía Uruguay Limitada y en fé de ello firma conmigo.

M. Carroll. *Alfonso Pacheco,*
Oficial Mayor.

El día once de Junio de mil ochocientos noventa y cinco notifiqué en su domicilio al señor don Bernardo Caymari manifestándome dicho señor que representó al señor Cleminson como consta del contrato que existe en la Escribanía de Gobierno y Hacienda, pero que actualmente no lo representa y en fé de ello firma conmigo.

B. Caymari *Alfonso Pacheco,*
Oficial Mayor.

El dia once de Junio de mil ochocientos noventa y cinco notifiqué al señor don Bernabé Quiñones en su domicilio, y en representación del señor Francisco L. Barreto la providencia que antecede y en fé de ello firma conmigo.

B. Quiñones. *Alfonso Pacheco,*
Oficial Mayor.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Junio 12 de 1895.

Agregue la Secretaria el repartido de la H. Cámara de Representantes publicado en Agosto de 1894 donde

constan los contratos celebrados entre el Gobierno y Barreto, Cleminson y Caymari (28 de Febrero del 89);— entre el Gobierno y Don Francisco A. Bowen (17 de Abril de 1889)—entre el Gobierno y Bowen sobre ampliación del de 28 de Febrero 1889 (17 de Abril de 1889)— entre el Gobierno y Baring (3 de Julio 1889)—los documentos relativos á las negociaciones con Mallmann y compañia Uruguay Limitada—la correspondencia cambiada entre Bowen y Baring— y la cambiada entre el doctor Nin y Baring.

Pídase á la Escribania de Gobierno y Hacienda testimonio del contrato de cesión de fecha 1.º de Marzo de 1889 y agréguese.

Agréguese también por Secretaria las copias de las notas del Ministerio de Fomento á la Compañia Uruguay Limitada de fecha 23 de Febrero; 10 de Marzo y 16 de Junio de 1893—y copia de las notas de la Compañia fechas 22 de Febrero, 28 de Marzo y 22 de Junio del mismo año.

CASTRO.

Excmo. señor:

En cumplimiento del Decreto que antecede la Secretaria agrega los siguientes documentos: 1.º Repartido de la H. Cámara de Representantes donde constan los contratos celebrados entre el Gobierno y Barreto, Cleminson y Caymari;—entre el Gobierno y don Francisco A. Bowen—entre el Gobierno y Bowen sobre ampliación del de 28 de Febrero de 1889—y entre el Gobierno y

Baring;—Documentos relativos á las negociaciones con Mallmann y Compañia Uruguay Limitada—la correspondencia cambiada entre Baring y Bowen y la cambiada entre el doctor Nin y Baring.

2.° Testimonio del contrato de cesión de fecha 1·° de Marzo de 1889, remitido por la Escribanía de Gobierno y Hacienda en 8 de Julio ppdo.

3.° Copias de las notas del Ministerio de Fomento á la Compañía Uruguay Limitada de fechas 23 de Febrero, 10 de Mayo y 16 de Junio de 1893.

4.° Copias de las notas de la Compañía Uruguay Limitada de fechas 23 de Febrero, 28 de Marzo y 22 de Junio de 1893.

5.° Testimonio del poder otorgado por la Compañia Uruguay Limitada á don Miguel Carroll.

6.° Testimonio del poder otorgado por el señor don Francisco L. Barreto á don Manuel L. Barreto y sustitución en favor de don Bernabé Quiñones.

Las piezas agregadas constan de setenta y ocho fojas útiles.

Montevideo, Setiembre 6 de 1895.

Alfonso Pacheco,
Oficial Mayor.

DOCUMENTOS AGREGADOS

(A)

Repartido de la Honorable Cámara de Reprentantes publicado en Agosto de 1894

Poder Ejecutivo.

Montevideo, 28 de Febrero de 1894.

H. Asamblea General:

El P. E. tiene el honor de someter á la ilustrada consideración de V. H. la adjunta propuesta de arreglo de las incidencias surgidas con motivo de los contratos relativos á la construcción de los ferrocarriles del Oeste y cuya propuesta ha sido aceptada por el P. E. conforme á los términos de la resolución recaída en el escrito presentado al efecto, que prescribe expresamente la aprobación ineludible de Vuestra Honorabilidad.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JULIO HERRERA Y OBES.
ALFONSO PACHECO.

Presidencia de la H. Asamblea General.

Montevideo, Marzo 2 de 1894.

Pásese con oficio á la H. Cámara de Senadores.

Muñoz Anaya
1er. Secretario del H. Senado.
Manuel García y Santos,
1.er Secretario de la H. C de Representantes.

Asamblea General.

Montevideo, Marzo 2 de 1894.

A la H. Cámara de Senadores.

Remito á V. H., á los efectos consiguientes, el mensaje del P. E, de fecha 28 del mes próximo pasado, al cual se adjunta la propuesta de arreglo de las incidencias surgidas con motivo de los contratos relativos á la construcción de los ferrocarriles del Oeste.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

José L. Terra,
2.º Vicepresidente.
Cárlos Muñoz Anaya,
1.er Secretario del H. Senado.
Manuel García y Santos,
1.er Secretario de la H. C. de Representantes.

Marzo, 28.

Pase á sus efectos á la H. Cámara de Representantes.

Muñoz Anaya,
1.er Secretario.

Poder Ejecutivo.

Montevideo, Mayo de 1894.

H. Cámara de Representantes:

Accediendo al pedido de V. H., contenido en nota de fecha 28 de Abril próximo pasado, el Poder Ejecutivo tiene el honor de elevar á V. H. los antecedentes relativos á los arreglos pendientes sobre los ferrocarriles del Oeste.

Esos antecedentes consisten en las siguientes piezas:

1.° Contrato de 28 de Febrero de 1889, celebrado entre el Gobierno y don Francisco L. Barreto, concesionario del ferrocarril de Mercedes á la Colonia y don Bernardo Caymari por si y don James Cleminson, concesionarios del ferrocarril á Mercedes y Nueva Palmira, para la construcción, por cuenta del Estado, de los ferrocarriles del Oeste, de conformidad con la ley de 30 de Noviembre de 1888.

2.° Contrato de fecha 17 de Abril de 1889 entre el Poder Ejecutivo y don Francisco Bowen, como cesionario de los primitivos concesionarios, para la construcción de un ferrocarril que deberá extenderse de Montevideo á

Mercedes é Independencia, pasando por el Rosario Oriental, con tres ramales, pagadero el ferrocarril en deuda á emitirse por el Estado y que los contratistas tomarán al firme al tipo de 85 % de su valor nominal.

3.° Contrato de fecha 17 de Abril de 1889 entre el Poder Ejecutivo por una parte y por la otra don Francisco Bowen, contratista para la construcción de los ferrocarriles del Oeste, sobre ampliación del celebrado el 28 de Febrero de 1889. Se detallan en esa pieza las obligaciones contraídas por las casas Baring Brothers, de Londres, con relación al depósito de la garantía y demás relacionado.

4.° Contrato de fecha 3 de Julio de 1889 entre el P. E. por una parte y don Samuel B. Hale y C.ª por la otra, sobre la enajenación de la deuda *Bonos de Ferrocarriles*.

Dios guarde á Vuestra Honorabilidad.

JUAN IDIARTE BORDA.
JUAN JOSÉ CASTRO.

Excmo. señor:

Miguel Carroll, por la Companía Uruguay Limitada, cesionaría del contrato de construcción del ferrocarril del Oeste, celebrado por el Estado con los señores Barreto, Caymari y Cleminson, y traspasado por ellos á don Francisco A. Bowen, en 28 de Febrero de 1889, á quien más tarde se asociaron los señores Mallmann y

C.ª, ante V. E. comparezco respetuosamente y expongo: Que conforme á los deseos manifestados por V. E. vengo á presentar, en forma correcta y definitiva, las bases acordadas en diferentes conferencias con V. E. para solucionar las reclamaciones y conflictos á que ha dado lugar el no cumplimiento por parte de los señores Baring del contrato de 3 dc Julio de 1889, por el cual tomaron esos señores al firme, y al precio de 85 %, los bonos que el Estado fué autorizado para emitir para hacer frente al costo de la línea, conforme al citado contrato del 28 de Febrero de 1889.

Esa solución se encuadra en el espíritu y en la letra de la cláusula relativa á la Ley de 7 de Octubre de 1891, que autorizó el arreglo de la Deuda Pública del exterior y garantías de ferrocarriles, y arreglo ratificado en Londres sobre la base de esa ley, en 27 de Noviembre del mismo año, según la cual quedó autorizado el P. E. para iniciar arreglos con la Empresa constructora del ferrocarril de Montevideo á la Colonia, y con la casa financiera que tomó á su cargo la emisión de los bonos ferrocarrileros correspondiente á esa sección, tomando por base máxima la cantidad de *cinco millones seiscientos cuarenta mil pesos,* de la Deuda Consolidada, por esa propia ley, autorizada para ese objeto y á emitirse cuando esos arreglos hubiesen sido aprobados en todas sus partes por el Cuerpo Legislativo.

Ya entónces el Gobierno de V. E. preveía que sin gran sacrificio, por parte del Estado, no podría solucionarse el conflicto de derecho ó intereses que la negativa de los señores Baring, á cumplir el contrato de 3 de Julio de 1889, había producido, y el Cuerpo Legisla-

tivo compartía esas vistas convirtiendo en ley por su sanción de 7 de Octubre el pensamiento de V. E.

El Estado, según las bases convenidas con V. E., se impone el máximum de los sacrificios previstos, y eso se explica y justifica por la negativa absoluta de la liquidación Baring Brothers á ninguna solución conciliatoria, no obstante las gestiones reiteradas que se han hecho en ese sentido, pero, en cambio, el Estado conservará la integridad de sus derechos para hacerlos valer contra los señores Baring Brothers por falta de cumplimiento del contrato de 3 de Julio que ha causado todas las perturbaciones, conflictos, y perjuicios, que se ha procurado compartir equitativamente, extinguiendo reclamaciones, previniendo pleitos, y dando lugar á la construcción de la parte más importante de la línea proyectada de los ferrocarriles del Oeste.

Por su parte, la Empresa no se excusa de soportar una buena parte de esos perjuicios subscribiendo esta solución, no obstante que para ella no están solo representados por el abandono de las crecidas utilidades que el Contrato de 28 de Febrero, estrictamente ejecutada, le habría proporcionado, sino también por una pérdida real y efectiva de consideración, según he tenido ocasión de demostrarlo á V. E. en el curso de esta negociación.

Como V. E. conoce perfectamente todos los antecedentes de este desgraciado asunto, creo excusado entrar en más prolijas demostraciones, y paso á formular las bases, que siendo aprobadas por V. E., como que son fiel expresión de lo acordado, han de ser sometidas al Cuerpo Legislativo, no sin expresar antes que, como es de derecho y de justicia, en el caso inesperado de que

no fuesen aprobados, es entendido que una y otra parte contratante quedarán en la plenitud de sus derechos para hacerlos valer en la vía y forma que corresponda con prescindencia absoluta de las negociaciones habidas, de las concesiones hechas, y de las declaraciones formuladas, en el interés de la solución conciliatoria que se propone.

BASES DE ARREGLO

Artículo 1.° Queda rescindido el Contrato de Construcción de los Ferrocarriles del Oeste de 28 de Febrero de 1889, celebrado entre el Estado y los señores Barreto, Caymari y Cleminson, transferido por esos señores á don Francisco A. Bowen, á quien se asociaron los señores Mallmann y Compañia, según contrato de 2 de Julio de 1889, y que ambos transfirieron á la Compañía Uruguay, Limited, con acuerdo del Gobierno, según contrato de 31 de Diciembre de 1891.

La rescisión á que se refiere este artículo, deja subsistente todos los derechos que puedan corresponder al Estado contra los señores Baring Brothers y C.ª, por el no cumplimiento, por dichos señores, del contrato de 3 de Julio de 1889, y no afecta las relaciones jurídicas entre los señores Baring Brothers y C.ª, y la Compañía Uruguay Limitada, determinada por los hechos producidos á consecuencia del Contrato que se rescinde, y del de 3 de Julio de 1889, á que acaba de hacerse referencia.

El Estado se compromete á comprender en cualquier arreglo que celebrase con los señores Baring Brothers y C.ª, á mérito de los derechos que se reserva por este

artículo, la renuncia, por parte de dichos señores, de toda y cualquier reclamación á que se consideren con derecho contra la Compañía Uruguay, Limitada, ó sus causantes, por razón de los hechos consumados, en virtud de los contratos de 28 de Febrero de 1889, y de 3 de Julio del mismo año.

Art. 2.º La Compañía Uruguay, Limitada, toma á su cargo, por cuenta propia, la construcción de la parte de línea comprendida entre las ciudades de la Colonia y Montevideo, sometiéndose, en cuanto á su construcción y explotación, á las leyes de ferrocarriles de 27 de Agosto de 1884 y 30 de Noviembre de 1888, y decretos reglamentarios respectivos, en cuanto le sean aplicables, y gozando asimismo de los derechos y privilegios establecidos en dichas leyes y decretos en favor de las Empresas constructoras de ferrocarriles.

Art. 3.º La línea se compondrá de dos secciones, la primera de la Colonia á San José, y la segunda de San José á Montevideo. De común acuerdo entre el Gobierno y la Compañía, el punto de arranque de la segunda sección podrá fijarse entre el Rosario y San José.

Si así conviniese al Estado, podrá el Gobierno exigir de la Compañia constructora, que, en vez de construir la segunda sección, construya un ramal del Rosario á Mercedes, que se considerará sustitutivo para todos los efectos de este Contrato, de manera que, verificándose la sustitución, le serán aplicables todas las disposiciones que se refieren á la segunda sección del Rosario á Montevideo.

Art. 4.º La Compañia Uruguay, Limitada, se obliga á dejar construída y abierta al tráfico público, la pri-

mera sección dentro del término de tres años, contados desde la fecha en que este Contrato haya sido reducido á escritura pública, prévia su aprobación por el Cuerpo Legislativo.

Art. 5.° Se obliga asimismo la Compañía á dejar definitivamente construída y abierta al servicio público, la segunda sección, dentro del plazo de seis años contados desde la fecha á que se refiere el artículo anterior.

Art. 6.° La Compañía se obliga á comprar al Estado las acciones que posee del ferrocarril y tranvía del Norte, 800 acciones, al 30 % de su valor nominal, abonando su importe en esta forma: *Sesenta mil pesos* en oro sellado y el resto en billetes nacionalizados del Banco Mauá.

Art. 7.° La Compañía se obliga á entregar al Estado, en propiedad, 1.600 acciones del mismo ferrocarril y tranvía del Norte, en las cuales están comprendidas las que adquirirá del Estado, y además la cantidad suficiente en títulos de Deuda Pública, ó dinero efectivo, para adquirir las acciones restantes, calculados al 20 % de su valor nominal. Se obliga asimismo á adquirir y entregar al Estado, dentro de seis meses de la fecha del contrato definitivo, el 50 % de las obligaciones hipotecarias que tiene actualmente en circulación la Empresa del ferrocarril del Norte, ó el equivalente en dinero efectivo, calculado á razón de 80 % del valor nominal de dichas obligaciones.

Art. 8.° La Compañía tendrá el derecho de incorporar á la línea que va á construir, conforme á éste contrato, la parte de la línea del Norte que le sea necesaria para su arranque de Montevideo.

Art. 9° La línea que, conforme á este contrato, cons-

truye la Compañía Uruguay Limitada, cualquiera que sea su extensión, así como la parte de la linea del ferrocarril del Norte que se incorpore, según lo estipulado en el artículo anterior, pasará á ser propiedad del Estado, á los cuarenta años de construida y abierta al servicio público, pudiendo la Compañía conservar la propiedad por noventa años, conforme al artículo 8.º de la ley de ferrocarriles de 30 de Noviembre de 1888, mediante la devolución al Estado de las sumas que haya desembolsado por concepto de la subvención, inclusive intereses, en la misma forma y especie en que se hayan hecho los desembolsos.

Art. 10. El Estado entregará á la Compañía Uruguay, Limitada, á título de subvención, la suma de £ 1.200,000 nominales, en títulos de Deuda Consolidada, cuya emisión se autorizó para el objeto preciso de este contrato, según la ley de 7 de Octubre de 1891 y contrato celebrado en Londres con los tenedores de la Deuda Unificada en 27 de Noviembre del mismo año.

Art. 11. La entrega de esta subvención se hará en esta forma: se abonará, al firmarse el contrato definitivo, una suma en títulos de la Deuda Consolidada, aforados al precio del día, equivalente al importe de los certificados impagos, expedidos á favor de la antigua Empresa, por materiales adquiridos psr ella, y construcciones hechas, siendo expresamente convenido que esa suma no podrá ser mayor de £ 450,000 en títulos, aun cuando los certificados representen una suma mayor. Al efecto, en el acto mismo de firmarse el contrato definitivo, se entregará á la Compañía una orden para que los señores Glyn Mills y C.ª entreguen, desde luego, á la Compañía, la suma que se liquide confor-

me á lo estipulado en el primer inciso de este artículo.

Art. 12. El resto de la subvención acordada á la Compañía se entregará á razón de £ 10.000, en Bonos, por kilómetro, de sección construída y abierta al servicio público, dividiéndose la línea de la Colonia á San José, para el objeto de esta estipulación, en cuatro secciones, dos de igual extensión en el trayecto de la Colonia al Rosario, y otros dos del Rosario á San José.

Art. 13. Los títulos de la Deuda Consolidada que el Estado debe entregar á la Compañía, conforme á lo estipulado en los artículos anteriores, sólo devengarán los intereses pactados en la ley, y contratos que autorizaron su emisión, desde el 1.º de Julio de 1894, por lo que respecta á la suma que debe ser entregada desde luego, y por los que respecto á los que han de entregarse por sección construída y abierta al servicio público, desde la fecha de su entrega.

Para la amortización se tomarán por base las mismas fechas, respectivamente. Los Bonos serán en todo iguales á los Bonos Consolidados ya en circulación, y la Compañía se hace responsable por el servicio de los cupones á vencer antes del 1.º de Julio de 1894.

Art. 14. Todo el líquido producto de la línea que se construya, conforme á este contrato, que exceda del 7 % sobre el capital invertido en su construcción, fijado á razon de £ 5,000 por kilómetro, será devuelto al Estado, hasta la completa chancelación de la subvención recibida.

Cualquiera suma que á este título recibiese el Estado, se llevará en cuenta á la Compañía, en el casoque hiciese uso de la facultad que se reserva por elartículo 9.º, de conservar la propiedad hasta los noventa años.

Art. 15. En el caso de no construirse la primera sección en el plazo y condiciones estipuladas, salvo el caso de fuerza mayor, la Compañía devolverá la subvención recibida del Estado, quedando afectado al cumplimiento de esta obligación la línea construida, y materiales en poder de la Compañía, sin perjuicio de las demás acciones que correspondan al Estado para el reembolso de las cantidades que hubiese recibido á título de subvención.

Art. 16. Si construída la primera sección no diera principio á la segunda, dentro de noventa dias, ó no la diese terminada y abierta al servicio público dentro del término establecido en el artículo 5.º de este contrato, quedará sin efecto, en cuanto á la construcción de la segunda sección, pero sin derecho á la Compañía para reclamar las acciones entregadas al Estado, el dinero que se obliga á depositarse, para adquirir las demás acciones en circulación, y el que empleará en el rescate de las obligaciones hipotecarias, ó que hubiesen depositado con ese objeto.

Art. 17. Si construída la primera sección, no construyese la Compañía la segunda, y el Estado decidiese construirla por su cuenta, ó hacerla construir por terceras personas, sin perjuicio de la sanción penal establecida en el artículo anterior, podrá, á ese solo objeto, expropiar la primera sección al precio de £ 3,000 por kilómetro. El Estado podrá usar de ese derecho dentro del término de diez y ocho meses contados desde la terminación de la línea. Podrá asimismo expropiarla, dentro de ese mismo término, aunque no sea para continuarla, á razón de £ 3,250 por kilómetro. Podrá asimismo expropiarla en todo tiempo, durante los cua-

renta años, á razón de £ 4,000 por kilómetro, realizando el pago al contado, y en efectivo, al efectuarse la traslación del dominio.

Art. 18. En el acto de firmarse el contrato definitivo, el Gobierno entregará á la Compañía una orden contra los señores Baring Brothers y Compañía, para que le sea devuelto el depósito que en su poder hicieron los señores Mallmann y C.ª, y que pertenece á la Compañía, importando £ 36,000 valor nominal, en títulos de la Deuda Unificada convertida con bonificación en Deuda Consolidada, inclusive los intereses de dichos Bonos que hubiesen percibido, cuyo depósito tuvo por objeto garantir el cumplimiento del Contrato de Construcción de 28 de Febrero de 1889 que queda rescindido.

Art. 19. La Compañía Uruguay, Limitada, podrá transferir este Contrato á otras personas con acuerdo del Gobierno.

Por tanto:

A V. E. suplico quiera prestar su conformidad á las bases preinsertas y elevarlas para su aprobación al Cuerpo Legislativo.

Es justicia, etc.

Montevideo, 26 de Febrero de 1894.

M. Carroll.

Ministerio de Fomento.

Febrero 27 de 1894.

Acéptase la presente propuesta de arreglo, siendo entendido que la alternativa que establece el artículo 7.° de entregar títulos de Deuda Pública ó dinero para la adquisición de las acciones del Ferrocarril del Norte *es de opción para el Gobierno* quien podrá exigir una ú otra cosa según lo estime conveniente.

Aceptada esta modificación por los proponentes, elévese el convenio al H. Cuerpo Legislativo para su aprobación.

HERRERA Y OBES.

Por orden del señor Presidente—

ALFONSO PACHECO.

Excmo. señor:

Miguel Carrol, por la Compañía Uruguay, Limitada, en la propuesta que he sometido á V. E. para solucionar las dificultades que se han originado al Estado y á la Empresa, por el no cumplimiento, por parte de los señores Baring Brothers y C.ª, del contrato de emisión de bonos para la construcción de los ferrocarriles del Oeste, á V. E. como más haya lugar digo: que cumpliendo lo ordenado por V. E., no tengo inconveniente

en aceptar á nombre de la Compañía la salvedad con que V. E. ha aceptado mi propuesta.

Sírvase V. E. haber por hecha esta manifestación al objeto indicado en el propio decreto de aceptación.

Es justicia, etc.

Montevideo, 27 de Febrero de 1894.

M. Carroll.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Febrero 27 de 1894.

Agréguese á sus antecedentes.

PACHECO.

Secretaría del Ministerio de Fomento.

Montevideo, Febrero 27 de 1894.

Queda hecha la agregación ordenada.

P. C. Rodriguez,
Oficial 1.º

CONTRATOS

Ministerio de Gobierno.

Copia:—En Montevideo á veintiocho de Febrero de mil ochocientos ochenta y nueve, el P. E. de la República, representado en este acto por el Excmo. señor Presidente, Teniente General don Máximo Tajes, y S. E. el señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Gobierno, doctor don Julio Herrera y Obes, por una parte, y por la otra don Francisco L. Barreto, concesionario del ferrocarril de Montevideo á la Colonia y don Bernardo Caymari, por sí y como apoderado y socio don James Cleminson, concesionario del ferrocarril á Mercedes y Nueva Palmira, de conformidad del poder que le confirió por escritura que con fecha quince de Octubre de mil ochocientos ochenta y ocho, autorizó el Escribano don Antonio Cadenas, por ante mí el Escribano de Gobierno y Hacienda y los testigos al final firmados, dicen: Que han convenido en celebrar un contrato para la construcción, por cuenta del Gobierno de la República, de los ferrocarriles del Oeste, de conformidad de la ley de treinta de Noviembre último, lo cual llevan á efecto por la presente escritura pública en la forma siguiente: Artículo primero.—El Gobierno de la República O. del Uruguay contrata con los señores Francisco L. Barreto, James Cleminson y Bernardo Caymari, la construcción de los ferrocarriles del Oeste de la República, por cuenta del Estado y de conformidad con la citada ley de treinta de Noviembre de mil ochocientos ochenta y ocho, pudiendo los expresados señores transferir el

presente contrato con conocimiento del Gobierno á don Francisco A. Bowen. — Artículo segundo. — El trazado de los ferrocarriles que se contratan, de conformidad con el artículo segundo de la citada ley, se extenderá desde Montevideo á Mercedes é Independencia, pasando por el Rosario Oriental, con tres ramales, uno desde esta última localidad á la Colonia; otro desde las puntas del Perdido á Carmelo y Palmira; otro á Dolores por la cuchilla que divide aguas á San Salvador. — Este trazado podrá continuarse desde Independencia hasta Paysandú, á cuyo efecto el Gobierno se obliga á solicitar la competente autorización para este trayecto, por no haberse comprendido en la ley citada y formará parte de este contrato en idénticas condiciones. — Artículo tercero. — Todos los detalles de construcción, curvas, declives, obras de arte, estaciones, puentes, talleres, material fijo y rodante, telégrafos accesorios y todo cuanto sea necesario para la preparación, construcción y servicio de las líneas expresadas, se ajustarán al pliego de condiciones que de común acuerdo elaborarán la Dirección de Obras Públicas de la República y los contratistas, cuyo pliego de condiciones se considera parte integrante del presente contrato para los efectos del mismo. — Articulo 4.º — Estos ferrocarriles serán construídos y abiertos al tráfico en secciones de cincuenta kilómetros cada una, ó menores si lo hallaren oportuno las partes contratantes. Salvo los casos de fuerza mayor, la primera de dichas secciones deberá estar pronta para el servício público doce meses después de firmado este contrato y aprobado el pliego de condiciones expresado en el artículo anterior. — Las demás secciones serán construídas á razón de

cincuenta kilómetros por cada seis meses, pudiendo los contratantes construir simultáneamente las secciones que estimen conveniente, pero en todo caso, los trabajos de construcción de los ferrocarriles deberán principiar indefectiblemente dentro de los treinta días siguientes á la firma y aprobación del presente contrato y pliego de condiciones mencionado. Por cada mes de demora en los mencionados plazos, y salvo siempre de los casos de fuerza mayor, pagarán los contratistas una multa de dos mil libras esterlinas.—Artículo quinto.—Antes de dar principio á los trabajos de una sección cualquiera los contratistas presentarán al Gobierno, para su aprobación, los planos y diseños correspondientes á la misma, con expresión de todos los detalles de obras. material y ubicación de terrenos. Se considerarán aprobados dichos planos, para los efectos de este contrato, si el Gobierno no hace observación alguna sobre ellos y por escrito durante los treinta días siguientes al de su presentación, pudiendo en este caso los contratistas proceder sin demora á la ejecución de las obras.—Toda sección podrá ser abierta al tráfico, cuando las condiciones de su construcción lo permitan, aun cuando falten en su construcción pequeños detalles que no afecten la seguridad del transporte de pasajeros y carga, debiendo, no obstante, los contratistas completar dichos detalles de acuerdo con lo que establece este contrato y pliego de condiciones, y siempre con previa autorización del Gobierno.—Artículo sexto.—Todos los materiales, útiles, herramientas y cuanto sea necesario para la construcción de los ferrocarriles, estarán libres de todo derecho, impuesto ó contribución nacional.—Los empleados y trabajadores

de los contratistas estarán exentos del servicio militar, mientras se hallen al de los referidos contratistas.—Artículo séptimo.—Dado el caso de que el Gobierno adquiriera el ferrocarril de Montevideo á la Barra de Santa Lucía ó le convenga hacer servir esta línea de cabecera de la línea á la Colonia é Independencia el punto de arranque de las líneas materia de este contrato, será sobre el trayecto del ferrocarril á Santa Lucía, en el punto de intersección entre esa línea y el rumbo al paso de Belastiquí por donde debe pasar la línea férrea á la Colonia. Artículo octavo. — La expropiación de los terrenos para la vía y estaciones, se hará administrativamente, pero por cuenta de los contratistas.—Exceptúase la estación Central en Montevideo, cuyo terreno deberá darlo gratuitamente el Gobierno, siendo únicamente de cuenta de los contratistas, la construcción del edificio de la estación, dado el caso de que se haga separadamente y para el solo servicio de este ferrocarril.—En el caso de que por falta de dicha entrega ó posesión, se demoraran las obras, los contratistas tendrán derecho á una prórroga en los plazos señalados, igual al tiempo de la demora producida por el motivo expresado, así como á los daños y perjuicios causados, cuando la demora sea imputable al Gobierno.—Artículo octavo A.—Durante el tiempo de la construcción de los ferrocarriles, los contratistas tendrán derecho al uso libre y gratuito del material fijo y rodante, telégrafos y demás accesorios para el transporte de materiales y útiles de construcción y personal empleado en la misma, sin otra responsabilidad que la de abonar el importe de todo desperfecto ó desmejora causados por el abuso ú otro

medio de que sea culpable.—Artículo noveno.—En el caso de que los contratistas hagan uso del derecho que les corresponde por el artículo anterior, pero en trayectos, cuyas secciones se hallen abiertas al servicio público, no estarán obligados á abonar más que el costo estricto y efectivo que importe la traslación del material y útiles, siendo siempre gratuita la conducción del personal.—Artículo décimo.—El pago de las obras y sus materiales será hecho por el Gobierno á razón de seis mil libras esterlinas oro por kilómetro de línea de cualquier naturaleza ó en títulos externos de la República del Uruguay, recibidos por los contratistas, al precio firme de ochenta y cinco por ciento de su valor nominal.—Estos títulos serán emitidos en Europa en libras esterlinas ó su equivalente, devengando interés á razón de seis por ciento anual, pagable por semestres —El capital de los títulos será amortizado, mediando un fondo acumulativo de uno por ciento al año, que principiará doce meses después de abiertos al servicio público los primeros cien kilómetros de vía, celebrándose el primer sorteo seis meses después.—Los cupones de interés y amortización serán pagados en libras esterlinas ó su equivalente en Europa, por la casa ó Banco que de común acuerdo designen el Gobierno y los contratistas.—Artículo décimo primero.—Los títulos se denominarán "Western Raylway of Uruguay Mortgage Bonds" y para el pago de su capital é intereses, el Gobierno de la República empeña su buena fé y rentas generales de la Nación, y en concepto de garantía adicional durante la existencia de los títulos emitidos para la construcción de estos ferrocarriles se compromete á gravar é hipotecar con toda fuerza de ley en

favor de una Junta de fideicomisarios nombrada como representantes de los tenedores de títulos, los expresados ferrocarriles del Oeste de la República, con sus ramales á construir en virtud del presente contrato, con todos sus materiales fijo y rodante, estaciones, telégrafo y accesorios, obligándose además á aplicar exclusivamente al puntual pago de intereses y amortización de los mencionados títulos, todas las rentas y beneficios de cualquiera clase producidos por la explotación de los ferrocarriles, objeto de este contrato y todos sus ramales, y deducidos los gastos de conservación y administración.—Artículo décimo segundo. La administración de estos ferrocarriles hasta que los títulos sean amortizados á la par de conformidad con las condiciones de su emisión, será exclusivamente dirigida por dichos fideicomisarios ó representantes de los tenedores de los títulos, los cuales serán nombrados por mitad por los contratistas ó tenedores de títulos, y el Gobierno debiendo ser nombrado por los mencionados fideicomisarios, el Presidente de la Junta.—Esta administración se entiende extensiva al producto del arrendamiento ó de la venta de los ferrocarriles del Oeste en el caso de que éstos sean arrendados ó enajenados por el Gobierno.—En cualquiera de estos dos casos y en igualdad de condiciones, el Gobierno se compromete á otorgar la preferencia á los contratistas.—Artículo décimo tercero.—La forma detallada de la hipoteca de los ferrocarriles y sus productos, las facultades y obligaciones de los fideicomisarios, así como los sueldos ó gratificaciones de éstos serán claramente establecidos en la eseritura de fideicomiso que se elaborará y firmará por ambas partes contratantes al tiempo de esti-

pular y firmar el pliego de condiciones.—Los productos líquidos de los ferrocarriles, serán depositados por fideicomisarios en el mismo Banco encargado del servicio de los títulos por cuenta de los tenedores de éstos, para ser aplicados exclusivamente al pago de intereses y amortización de los mismos y á medida de su vencimiento.—En el caso de que los referidos productos líquidos sean insuficiente para el debido cumplimiento del servicio de intereses y amortización del capital emitido, será cubierto el déficit que resultase con el producto de las rentas generales de la República.—Artículo décimo cuarto.—El Gobierno no podrá en ningún caso alterar las condiciones de los títulos, reducir sus intereses ó amortización ni imponerles contribución ó gravámen, salvo siempre su derecho de rescatarlos á la par en el momento que estime oportuno.—Artículo décimo quinto.—El Gobierno nombrará un agente ó comisionado en Europa con poderes especiales para firmar los Bonos en nombre de la República, asi como para que lleve todas las formalidades y obligaciones del mismo Gobierno relativos á la emisión de los títulos.—Artículo décimo sexto.—Los títulos serán emitidos al público por los contratistas con las épocas y por las cantidades que estimen necesarias con conocimiento del Gobierno pero con posterioridad al treinta y uno de Diciembre de mil ochocientos ochenta y nueve.—Antes de este tiempo, sólo podrán hacerlo con anuencia de los señores Baring Brothers de Londres, pero podrán servirse de dichos títulos para entregarlos en garantía de las operaciones que realicen.—Artículo décimo séptimo.—El Gobierno no está sujeto á responsabilidad alguna por diferencias que puedan resultar contra los

tomadores al firme de los títulos en el caso de que éstos sean colocados ó emitidos á tipo menor que el fijado para su aceptación en pago de la construcción. En el caso de que el precio de la comisión sea superior al tipo por el cual los contratistas hayan vendido los títulos á un sindicato ó banquero, el Gobierno autorizará á la casa bancaria depositaria, para que después de subscrita la comisión, entregue inmediatamente al sindicato ó banquero la diferencia que resulte entre el precio por el cual los contratistas hayan vendido los títulos al sindicato ó banquero y el precio de emisión al público.—Artículo décimo octavo.—El producto de los títulos será depositado en una casa bancaria en Europa, que será elegida de común acuerdo entre el Gobierno y los contratistas y será exclusivamente aplicado al pago de los certificados de los ingenieros por obras efectuadas y materiales suministrados de conformidad con este contrato y pliego de condiciones, debiendo dichos certificados ser satisfechos á presentación por la casa depositaria.—Artículo décimo noveno.—El Gobierno nombrará un ingeniero fiscal y los ingenieros ayudantes que crea conveniente, con el objeto de fiscalizar las obras construídas en virtud del presente contrato; pero en ningún caso, el Gobierno ni dichos ingenieros, podrán exigir de los contratistas trabajos que no estén comprendidos en los planos y diseños, aprobados en virtud del artículo quinto de este contrato y del pliego de condiciones. El Ingeniero Fiscal del Gobierno, dará á los contratistas durante los siete primeros días de cada mes á más tardar, un certificado detallado de las obras hechas durante el mes anterior y de conformidad con los precios estipulados. El Gobierno nombrará un Ins-

pector en Europa, cuyo sueldo será marcado de común acuerdo entre el Gobierno y los contratistas y pagado por éstos; dicho empleado inspeccionará todos los materiales antes de su embarque y transporte á las obras, de conformidad con los precios unitarios estipulados con el Gobierno.—Si dicho Inspector dejase de inspeccionar los referidos materiales prontos para este efecto dentro de los ocho días siguientes á la notificación que para ello se le haga por escrito, los contratistas quedan autorizados á proceder á su embarque, y el conocimiento de éste y la póliza de seguro, serán en este caso bastantes comprobantes para exigir el pago correspondiente á tenor del artículo diez y ocho. Los certificados de materiales embarcados, deberán ir acompañados de conocimientos de embarque y póliza de seguro para su pago. Los precios unitarios dentro del precio kilométrico, serán clasificados de manera que el Ingeniero Fiscal en el Uruguay y el Inspector en el extranjero, puedan certificar con facilidad las cantidades y precios sin que puedan originarse dudas ni errores que impidan ó demoren el pago de los certificados á su debido tiempo.—Artículo vigésimo.—Los contratistas pagarán los intereses de los títulos afectados á la construcción de las secciones no entregadas al Gobierno.—Una vez verificada la entrega, dichos intereses serán de cuenta del Gobierno de conformidad con el presente contrato.—Artículo vigésimo primero.—Al presentar los contratistas los certificados que puedan haber recibido por obras hechas ó materiales embarcados, la casa bancaria depositaria del producto de los títulos, pagará inmediatamente á los contratistas el valor de dichos certificados en libras esterlinas y simultáneamente depositarán los

contratistas en la casa encargada del servicio de los títulos, el seis por ciento del valor que reciban para la formación de un fondo de retención aplicable por la misma casa á la obligación contraída por los contratistas para intereses durante la construcción.—Siempre que el fondo de retención expresado alcance á la suma de cuarenta mil libras esterlinas, dinero efectivo, podrán dejar de depositar, mas están obligados á renovarlos cada vez que la suma sea inferior á dichas cuarenta mil libras. Todo sobrante que resulte proveniente de este fondo, después de satisfechos los intereses expresados, será entregado á los contratistas cuando deba realizar el Gobierno el servicio del interés sobre los títulos que se emitan en virtud del presente contrato. –Artículo vigésimo segundo.—Serán abonados á los contratistas los productos líquidos de la explotación de las secciones abiertas al servicio público mientras el Gobierno no se haya recibido de las referidas secciones. Dichos productos líquidos serán entregados mensualmente por los fideicomisarios encargados de la administración de los ferrocarriles, en la casa bancaria determinada previamente de común acuerdo con el Gobierno.—Todo el interés que devenguen las sumas que forman el fondo de retención asi como el producido por las cantidades en poder de los banqueros en calidad de productos de la emisión bonos, pertenecen á los contratistas y se les pagará proporcionalmente á medida que sean abiertas al servicio público las secciones de la vía.—Artículo vigésimo tercero —Los contratistas quedan obligados, como garantía de la fiel ejecución de este contrato, á depositar en un establecimiento bancario europeo á satisfacción del Gobierno, la garantía que la ley establece

para este efecto y dentro de los sesenta días siguientes á la firma del presente contrato y pliego de condiciones. —Dicho depósito ó garantía será devuelto á los contratistas una vez que el fondo de rentención de que habla el artículo veintiuno llegue á la suma de cuarenta mil libras.—Artículo vigésimo cuarto.—Una vez amortizados todos los títulos emitidos para los fines del presente contrato, cesará la administración de los ferrocarriles por los fideicomisarios de los tenedores de dichos títulos. —Artículo vigésimo quinto.—Toda desinteligencia, controversia ó dificultad que sobrevenga entre el Gobierno y los contratistas sobre la ejecución ó interpretación del presente contrato, pliego de condiciones y planos, así como las que puedan suscitarse entre los ingenieros fiscales ó inspectores y los mismos contratistas, serán sometidas al juicio de árbitros. Al fiel cumplimiento de lo estipulado en los veintiseis artículos precedentes se obligan ambas partes contratantes con arreglo á derecho.—En su testimonio así lo otorgan y firman en este protocolo de contratos de Gobierno con los testigos don Luis Machado y don Manuel Solsona y Lamas, vecinos de que doy fe.—Esta escritura sigue á la de arrendamiento de obras que con esta fecha otorgan la Junta Económico-Administrativa y Pío Sormano al folio sesenta y cuatro y siguiente.—TAJES—JULIO HERRERA Y OBES—*Francisco L. Barreto—B. Caymari—Luis Machado—Manuel Solsona y Lamas.—Tomás de Tezanos*, Escribano de Gobierno y Hacienda.

Secretaría del Ministerio de Gobierno.

Es copia fiel del protocolo de la Escribanía de Gobierno y Hacienda.

A. M. Ferrando.

Ministerio de Gobierno.

Copia.—En Montevideo á tres de Julio de mil ochocientos ochenta y nueve, el P. E. de la República representado en este acto por el Excmo. señor Presidente, Teniente General don Máximo Tajes, y su Excelencia el señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Gobierno, doctor don Julio Herrera y Obes por una parte, y por la otra don Gustavo Simdblade en representación de la Sociedad Samuel B. Hale y C.ª, según poder conferido en la ciudad de Buenos Aires con fecha primero del corriente, por ante el Escribano don Dámaso Salvatierra, el cual debidamente legalizado y timbrado tengo á la vista y agrego al Registro de Protocolizaciones, de que doy fe, por ante mí el Escribano de Gobierno y Hacienda y los testigos al final firmados, dicen: que han convenido en celebrar un contrato relativo á los Bonos de Ferrocarriles, lo cual llevan á efecto en la forma siguiente: *Artículo primero.* —Los señores Samuel B. Hale y C.ª toman á firme por cuenta de los señores Baring Brothers y C.ª de Lóndres lòs Bonos de Ferrocarriles que el Gobierno de la República, autorizado por la ley de treinta de Noviembre de

mil ochocientos ochenta y ocho, debe emitir para la construcción por cuenta del Estado de la primera sección del Ferrocarril de Montevideo á Independencia, cuya primera sección de Montevideo á la Colonia se compone de doscientos cuarenta kilómetros, importando un millón cuatrocientos cuarenta mil libras esterlinas. —*Artículo segundo.*— El precio á que toman á firme estos Bonos los señores Samuel B. Hale y C.ª es de ochenta y cinco por ciento de su valor nominal libre de todo gasto, y cuyo producido en la cantidad que sea necesario será puesto en Montevideo á requisición del Gobierno en el Banco que éste indique por cuenta y riesgo de los contratistas.—*Artículo tercero.*—Estos Bonos se denominarán "Westerns Railway of Uruguay Mortgage Bonds" y ganarán el seis por ciento de interés anual, pagaderos semestralmente con un fondo amortizante de uno por ciento al año.—*Artículo cuarto.*— El producido de estos Bonos al tipo de ochenta y cinco por ciento será abonado al Gobierno de la República por los señores Baring Brothers y C.ª, en una cuenta especial abierta en su casa de Londres con la denominación «Construcción de Ferrocarriles», la cual ganará el interés que se convenga entre los señores Baring Brothers y C.ª y el contratista constructor don Francisco A. Bowen á quien por su contrato corresponde pagar ese interés por el importe de la sección ó secciones en construcción hasta tanto no sean entregadas al Gobierno.—*Artículo quinto.*—Los señores Baring Brothers y C.ª emitirán los Bonos correspondientes á las secciones construidas y en construcción en la época y cantidades que estimen conveniente.—*Artículo sexto.*—Con el producido de los Bonos abonados á la

cuenta especial del Gobierno de que habla el artículo cuarto de este convenio, los señores Baring Brothers y C.ª atenderán á los siguientes pagos: Primero. Certificado de los ingenieros fiscales por el importe de materiales, de acuerdo con el artículo décimo octavo del Contrato celebrado en veintiocho de Febrero último, con el constructor don Francisco A. Bowen. Segundo. Pago de los giros que haga el Banco Nacional del Uruguay contra certificados de los ingenieros fiscales para el pago de trabajos de construcción y demás de que habla el Contrato Bowen antes citado. Tercero. Remisión de fondos para pago de trabajos y gastos que el Gobierno requiera, de acuerdo con lo establecido en el artículo segundo de este convenio.—*Artículo séptimo.*—Debiendo hacerse todos estos pagos de acuerdo con las estipulaciones del contrato de construcción, el Gobierno remitirá á los señores Baring Brothers y C.ª por intermedio de los señores Samuel B. Hale y C.ª una copia legalizada de esos contratos, así como la comunicación oficial del nombramiento de los ingenieros fiscales que tanto en Europa como en la República deben visar los certificados por materiales y trabajos que los señores Baring Brothers y C.ª deben pagar. — *Artículo octavo.* — El Gobierno, al firmar este contrato, acreditará en Londres un Agente especial con poderes ámplios para firmar los Bonos en nombre de la República y llenar todas las formalidades relativas á la emisión. — *Artículo noveno.* — El Banco Nacional remitirá á Londres á los señores Baring Brothers y C.ª, por cuenta del Gobierno, el dinero necesario para el servicio semestral de interés y amortización de los bonos correspondientes á las secciones terminadas y recibidas por el Go-

bierno Esta remisión se hará de modo que llegue á Londres con un mes de anticipación á la fecha en que debe hacerse el servicio. — *Artículo décimo.* — Los señores Baring Brothers y C.ª quedan autorizados para invertir del fondo de retención de que habla el artículo vigésimo primero del contrato de construcción, las sumas necesarias para pagar los intereses sobre los Bonos emitidos, cuyo pago corresponde á los contratistas de los ferrocarriles durante la construcción. — *Artículo décimo primero.* — Junto con el importe del servicio semestral de los Bonos, el Banco Nacional remitirá á los señores Baring Brothers y C.ª el importe de la comisión á que tienen derecho por el servicio y los gastos de intereses cuya comisión será igual á la que se paga por el Empréstito de veinte millones.— *Artículo décimo segundo.*—El Gobierno se obliga á no solicitar del Cuerpo Legislativo la creación de nuevos títulos de ferrocarril durante (3) tres años contados desde la fecha de este contrato cuya obligación no importa desconocer al Cuerpo Legislativo la facultad que le es atributiva de crear estos Bonos cuando lo crea necesario.—*Artículo décimo tercero.*—Si llegaran á emitirse los Bonos para el pago de la segunda sección del ferrocarril del Oeste que lo forma el trayecto de Rosario á Independencia con sus ramales, los señores Baring Brothers y C.ª tendrán opción á tomar esos Bonos al mismo precio y condiciones que los de la primera sección, materia de este contrato. — *Artículo décimo cuarto.*—Los Bonos del ferrocarril serán emitidos en las formas y condiciones que establece el contrato de construcción celebrado con el señor Bowen en veintiocho de Febrero último y que se dan por reproducidas en este

contrato. Y llevando á efecto lo convenido por la presente escritura pública otorgan: que guardarán y observarán lo estipulado en los catorce artículos precedentes, obligándose respectivamente á su cumplimiento con arreglo á derecho. En su testimonio así lo otorgan y firman, este protocolo de contratos de Gobierno con los testigos don Manuel Lessa y don Federico Paullier, vecinos de que doy fe. —Esta escritura sigue á la expropiación que con fecha primero del corriente otorgó el Banco Constructor Oriental al Superior Gobierno, al folio ciento ochenta y dos vuelta y siguientes. — M. TAJES—JULIO HERRERA Y OBES—*Gustavo Simdblade.*— Testigo: *Federico Paullier*—Testigo: *M. Lessa* —Hay un signo. — *Tomás de Tezanos,* Escribano de Gobierno y Hacienda.

Secretaría del Ministerio de Gobierno.

Es copia fiel del protocolo de la Escribanía de Gobierno y Hacienda.

A. M. Ferrando,
Oficial Mayor.

Contrato entre el Superior Gobierno de la República y los señores Mallmann y C.ª

Habiéndose manifestado por los señores Mallmann y C.ª, socios comanditarios de don Francisco A. Bowen en la construcción del ferrocarril del Oeste, la imposi-

bilidad de llevar á efecto el contrato de 28 de Febrero de 1889, dada la situación que se ha creado por la inejecución por parte de los señores Baring Brothers del contrato de 3 de Julio del mismo año, se ha convenido entre dichos señores Mallmann y C.ª y el Superior Gobierno lo siguiente:

1.º Los señores Mallmann y C.ª gestionarán del señor Bowen su presentación al Superior Gobierno, solicitando la autorización necesaria para trasmitir su contrato de 28 de Febrero á una Sociedad anónima, que se constituirá en Londres bajo la denominación de "The Uruguay Company Limited". Esa presentación tendrá lugar dentro del plazo de dos meses.

2.º El Superior Gobierno se obliga á consentir en dicha transferencia, debiendo hacerse la solicitud respectiva por el señor Bowen, y prestarse su consentimiento por el Superior Gobierno por vía telegráfica.

3.º Los señores Mallmann y C.ª se comprometen á constituir la Sociedad en Lóndres, una vez obtenido el consentimiento del Superior Gobierno, y dentro del término de dos meses después de obtenido dicho consentimiento.

4.º Una vez constituída la Sociedad, se considerará irrevocablemente celebrado el siguiente contrato, cuya ratificación por dicha Sociedad garanten los señores Mallmann y C.ª.

Contrato entre el Superior Gobierno y la Sociedad

De una parte el P. E. de la República y de la otra los señores Mallmann y C.ª en representación de la Sociedad anónima constituída en Londres, bajo la denominación de: "The Uruguay Company Limited" con fecha de.... se ha convenido las siguientes estipulaciones relativas á la construcción del ferrocarril del Oeste, en el interés de solucionar las dificultades que á ese respecto se han originado por la actitud asumida por los señores Baring Brothers respecto de su contrato de 3 de Julio de 1889 y demás circunstancias que son de notoriedad.

1.º El Superior Gobierno autorizará en forma legal, á la Sociedad constructora del ferrocarril del Oeste, para gestionar en nombre de los señores Baring Brothers ó de quien represente sus derechos y haya asumido sus obligaciones, el cumplimiento del contrato celebrado entre dichos señores Baring Brothers y el Superior Gobierno en 3 de Julio de 1889. Si las gestiones amistosas extrajudiciales que se hiciesen por la Sociedad constructora cerca de los señores Baring Brothers no tuviesen el resultado indicado, podrá demandar á dichos señores por indemnización de daños y perjuicios, de modo que el Gobierno quede libre de disponer de los Bonos del Ferrocarril para atender con ellos á la construcción del ferrocarril del Oeste, de conformidad á la ley y contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889. La representación otorgada por el Superior Gobierno á la Sociedad constructora no podrá ser retirada, hasta tanto que el pleito haya terminado en todos

grados é instancias ó por transacción: pero todos los gastos que se ocasionen por razón de dichas gestiones extrajudiciales ó judiciales serán de cuenta de la Sociedad Constructora.

2.° El Superior Gobierno suministrará á la Sociedad Constructora del Ferrocarril del Oeste todos los antecedentes y comprobantes que obren en su poder, y que puedan ser convenientemente utilizados para el mejor éxito de las gestiones á hacerse cerca de los señores Baring Brothers ó su liquidación.

3.° El Superior Gobierno se colocará en condiciones del más estricto cumplimiento de las obligaciones que se impuso por el contrato de venta de los Bonos á los señores Baring Brothers, á fin de no dar base ni pretexto á resistencias de dichos señores; y asimismo se compromete á aceptar y valídar cualesquiera modificaciones, que á su juicio no sean substanciales ni perjudiales al Estado, no pudiendo su resolución en este punto dar lugar á reclamos.

4.° La Sociedad Constructora del Ferrocarril del Oeste se obliga á tomar £ 100.000 efectivas en Bonos al precio de 85 °/o de su valor nominal de los autorizados por la ley de 30 de Noviembre de 1838, que el Superior Gobierno se propone emitir para el pago de los terrenos de la estación de Montevideo que se obligó á suministrar á la Empresa.

El pago del precio de los Bonos se hará por la Sociedad Constructora seis meses despues de haberse empezado á cumplir el contrato de 3 de Julio de 1889.

5.° En el caso de que la emisión de estos Bonos dificultase el propósito de traer á los señores Baring Brothers al cumplimiento de su contrato, ú originase

resistencias á su emisión y cotización en el Stock Exchange de Lóndres, quedará sin efecto dicha emisión; pero si esas dificultades pudieran allanarse mediante sanción legislativa, el Gobierno se compromete á solicitarla.

6.º La Sociedad Constructora, sin embargo se compromete en el caso de que no sea posible emitir esos Bonos, á suministrar al Gobierno la suma antedicha, ya sea contra valores equivalentes que no impongan á la Sociedad Constructora mayor sacrificio que el recibo de los antedichos Bonos al tipo expresado, ya sea contra Bonos correspondientes á la segunda sección de la línea, siempre que no hubiese oposición por parte de Baring Brothers y se permitiese su emisión y cotización en el Stock Exchange de Londres.

7.º Si el ferrocarril del Norte pasase á ser propiedad del Estado, la construcción empezará para la Sociedad Constructora en el punto de intersección con el ferrocarril del Norte, conforme al artículo 7.º del contrato de 28 de Febrero de 1889.

8.º Si el Gobierno lo desease y exigiese, la Sociedad Constructora compondrá los diez primeros kilómetros del ferrocarril del Norte que el Gobierno hiciese entrar en la línea por cuenta del Gobierno. Si la negociación definitiva del ferrocarril del Norte no dejase al Gobierno un excedente bastante para atender á esas reparaciones, la Sociedad Constructora del Ferrocarril del Oeste concurrirá á ellas hasta una suma no mayor de 2,000 £ por kilómetro, pero entretanto se pagará el costo de las reparaciones por medio de certificados pagaderos por Baring Brothers por cuenta de los Bonos correspondientes á estos diez kilómetros. Hecha la co-

rrespondiente liquidación, una vez terminadas las reparaciones, la Sociedad Constructora abonará la suma que le corresponda dentro del máximum establecido de 2,000 £ por kilómetro.

9.º Si el Ferrocarril del Norte no fuese utilizado como cabeza de línea del ferrocarril del Oeste, los constructores conforme al contrato de construcción, harán su entrada á Montevideo por su cuenta y el Gobierno les suministrará entónces el terreno necesario para la estación central en el lugar y en la extensión que de acuerdo se designe y determine, pero en éste caso el compromiso de la Empresa á que se refieren los artículos 4.º, 5.º y 6.º, quedará reducido á la cantidad que en Bonos sea necesaria para la adquisición de esos terrenos, siempre que no exceda de 50.000 £ efectivas, pudiendo el Gobierno emitir el resto por su cuenta. En compensación el Superior Gobierno permitirá á la Sociedad Constructora del Ferrocarril del Oeste la ocupación de las calles y caminos públicos donde eso sea posible y compatible con las exigencias de la viabilidad, en las condiciones en que ha sido concedido ese favor á otras empresas de ferrocarril.

10. Este contrato quedará rescindido, ya sea que las gestiones á hacerse cerca de los señores Baring no diesen por resultado el cumplimiento del de 3 de Julio de 1889, ya sea que la Sociedad Constructora no quisiese tomar los Bonos al 85 %, y en tal caso quedará subsistente en todas sus partes el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889, restableciéndose para ambas partes contratantes la situación anterior á ese contrato.

11. Como consecuencia de lo establecido en el artículo anterior, queda convenido que si los señores Baring

Brothers conviniesen en dar cumplimiento al contrato de 3 de Julio de 1889, los plazos establecidos en el contrato de 28 de Febrero del mismo año correrán desde la fecha en que los señores Baring empezasen á cumplir el contrato citado de 3 de Julio."

5.º Una vez que este contrato haya quedado subsistente por el hecho de la constitución de la Sociedad, á la cual trasmitirá el señor Bowen su contrato de 28 de Febrero de 1889, será elevado á escritura pública á requisición de cualquiera de las partes.

Y para constancia se firman dos ejemplares de un tenor en Montevideo á 30 de Mayo de 1891.

P. P. *Mallmann y C.ª*
R. de Muralt.

Excmo. señor:

Mallmann y C.ª, ante V. E. comparecemos y decimos: Que conforme al contrato que celebramos con el Superior Gobierno á treinta de Mayo próximo pasado sobre modificaciones al de construcción del Ferrocarril del Oeste y su transferencia á una Sociedad anónima á constituirse en Londres, bajo la denominación de "The Uruguay Company Limited", debíamos presentar á V. E. la aquiescencia del concesionario don Francisco A. Bowen dentro del plazo de dos meses, y como no nos haya sido posible en tan breve plazo llevar á término definitivo con dicho señor Bowen, los arreglos de carácter previo que se imponían para llegar á esa solución, venimos á solicitar una prórroga de tres meses,

que en nada altera ni perjudica los propósitos que se tuvieron en vista al celebrar aquel contrato.

Suplicamos, pues, á V. E. quiera concedernos esa prórroga, declarando en esa parte modificado el contrato de treinta de Mayo á que hemos hecho referencia.

Es justicia, etc.

Montevideo, Julio 29 de 1891.

Por *Mallmann y C.ª*
R. de Muralt.

Ministerio de Fomento.

Julio 29 de 1891.

Concédese la prórroga solicitada y hágase saber.

HERRERA Y OBES.
J. A. CAPURRO.

En Montevideo á seis de Agosto del año mil ochocientos noventa y uno, notifiqué la resolución que antecede á don R. de Muralt, en prueba de lo cual firma, conmigo la presente de que certifico.

Por *Mailmann y C.ª*
R. de Muralt.

López Lomba.

En Montevideo á diez y siete de Abril de mil ochocientos ochenta y nueve, el Poder Ejecutivo de la República, representado en este acto por el Excmo. señor Presidente, Teniente General don Máximo Tajes, y su Excelencia el señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Gobierno, doctor don Julio Herrera y Obes, por una parte y por la otra don Francisco A. Bowen, por ante mí el Escribano de Gobierno y Hacienda y los testigos al final firmados dicen: Que en virtud de la autorización conferida por la ley de treinta de Noviembre de mil ochocientos ochenta y ocho y considerando que por un contrato firmado en esta ciudad de Montevideo con fecha veintiocho de Febrero del presente año de mil ochocientos ochenta y nueve, celebrado entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay por una parte, y por la otra don Francisco L. Barreto y don Bernardo Caymari, este último por sí y como apoderado de don James Cleminson, según poder conferido en esta ciudad con fecha quince de Octubre de mil ochocientos ochenta y ocho, por ante el Escribano don Antonio Cadenas y transferido con aprobación del Gobierno, con fecha primero de Marzo, de mil ochocientos ochenta y nueve al señor don Francisco A. Bowen, por cesión otorgada en el mismo día ante el Escribano Auxiliar de Gobierno, don Julian Muñoz, y cuyo señor Bowen es designado en adelante "el contratista", por otra parte se ha convenido construír un ferrocarril que deberá extenderse desde la ciudad de Montevideo á Mercedes é Independencia, pasando por el Rosario Oriental, con tres ramales, uno desde esta última localidad á la Colonia, otro desde las puntas del Perdido, á Carmelo y Palmira, y otro á Dolores por

la cuchilla que divide aguas á San Salvador.—Este trazado podrá continuarse desde Independencia hasta Paysandú, á cuyo efecto el Gobierno se obliga á solicitar del Poder Legislativo la competente autorizació para este trayecto, por no haberse comprendido en la ley citada y cuyo trazado formará parte del mismo contrato, en idénticas condiciones; una vez obtenido su concesión.—La construcción de este ferrocarril contratado, tiene que ser pagado por el Gobierno en oro ó títulos de Deuda externa de la República del Urugua, los cuales serán tomados al firme por los contratistas al tipo de ochenta y cinco por ciento de su valor nominal y podrán ser lanzados en Europa en libras esterlinas ó su equivalente en francos ó marcos, devengando intereses á razón del seis por ciento al año, pagaderos semestralmente y siendo el capital de estos títulos ó deuda rescatado por medio de un fondo de amortización acumulativo (cumulated sinking fund) por lo menos de uno por ciento al año pagaderos también por semestres y principiando á correr un año después de la apertura al tráfico de los primeros cien kilómetros del ferrocarril, y teniendo lugar el primer sorteo diez y ocho meses después le dicha apertura, y por dicho contrato, fué convenido que dichos títulos ó deuda deben ser garantidos por medio de una obligación hipotecaria ó hipote a á la cual equivale este mismo documento: que además, hasta haberse rescatado estos títulos á la par, de conformidad con los términos de su emision, la administración del ferrocarril debe estar esclusivamente encomendada á cuatro fideicomisarios (trustees) ó representantes de los tenedores de la deuda y del Gobierno, quienes serán nombrados una mitad de ellos por el contratista y la otra

mitad por dicho Gobierno y este conjunto de fideicomisarios (trustees elegirá su Presidente á *Chairman* y Considerando que los predichos fideicomisarios han sido nombrados por el contratista y el Gobierno respectivamente, para el fin antes expresado y Considerando que la primera emisión de dichos títulos comprenderá el valor nominal de un millón seiscientas cuarenta y cuatro mil setecientas catorce libras esterlinas ó su equivalente en francos o/y marcos en títulos cuyo valor nominal establecerá el contratista según las necesidades y conveniencias del mercado, y todos ellos serán numerados desde el número uno inclusive, hasta el último que corresponda tambien inclusive como primera emisión de títulos representando el costo estimado para la construcción de la sección primera de dicho ferrocarril, que comprenderá doscientos treinta y tres kilómetros más ó menos de línea principal y desvíos, constituyendo la sección primera entre Montevideo y la Colonia y siendo bien entendido que las emisíones subsiguientes que se hagan para las demás secciones de dicho ferrocarril calculadas sobre los mismos precios kilométricos que gan servido para la primera sección, tendrán el mismo carácter y valor (pari-passu) que los títulos ó bonos de las diversas emisiones mencionadas, serán de la forma siguiente, y que todas ellas se emitirán con los beneficios y bajo en los términos y condiciones contenidas en este documento.

Republic of Uruguay, western railway the Republic Oriental of Uruguay

(Ferrocarril del Oeste de la República Oriental del Uruguay.)

6 °/₀ Mortgage Bonds.

(Bonos hipotecarios del 6 °/₀ y con la garantía de:

1.° El ferrocarril y el beneficio líquido del mismo.

2.° La obligación directa del Gobierno Nacional de la República Oriental del Uruguay.

Primera emisión de £ 1:644,714 en......... bonos de £....... ó su equivalente en........ francos ó y .... marcos, cada uno, siendo dicha suma de £ 1:644,714 el costo estimado de la primera sección de 233 kilómetros de dicho ferrocarril en su sección de Montevideo á Colonia, quedando reservada la facultad de hacer otras emisiones de bonos con carácter y valor igual (paripassu) á las de la primera emisión, para la construcción de las demás secciones del ferrocarril, calculada á precios kilométricos iguales á las que han servido para la sección primera. Los bonos devengan intereses á razón de 6 °/₀ por cada año pagadero en Londres ó........ y en libras esterlinas ó su equivalente en francos ó y marcos por cupones semestrales en el dia de y el de El capital será amortizado á la par por operaciones de rescate mediante un fondo acumulativo, cuando menos de un 1 °/₀ al año, principiando un año después de estar abiertos al tráfico los primeros 100 kilómetros de ferrocarril y pagado semestralmente en el día de y el de de cada año.

El principal é intereses serán pagaderos en moneda esterlina ó su equivalente en francos ó y marcos en Londres ó ó y libres de todo impuesto ó gravamen de dicha República.

N.º £ ó su equivalente en francos ó y marcos. Sépase que en nombre y representación de la República Oriental del Uruguay y de su Gobierno Nacional y en virtud de poderes debidamente conferidos á mi como agente y representante del Gobierno de dicha República — Yo declaro por este documento que el Gobierno Nacional de dicha República ha contratado una deuda externa por la cantidad de £ 1:644,714 ó su equivalente en francos ó y marcos, siendo esta deuda representada por bonos de £ ó su equivalente en francos ó y marcos, cada una de las cuales este bono es uno de ellos, reservándose la facultad de hacer otras emisiones de bonos con carácter y valor igual (pari-passu) á las de la primera emisión para la construcción de las demás secciones del ferrocarril, calculada á precios kilométricos iguales á los que han servido para la sección primera y hasta la cantidad necesaria para el pago de todas las secciones de este ferrocarril, cuya extensión total será de 600 kilómetros más ó menos, y yo declaro que los bonos son emitidos bajo los términos y condiciones expresadas en y con el beneficio de un (deed of trust) documento hipotecario del día del mes año contratado y firmado en Montevideo entre y por el Gobierno de la República del Uruguay por otra parte y llamado en este documento el ó los fideicomisarios y sujeto también á las siguientes condiciones:

1.° Los días para la amortización ó rescate de bonos deben ser el de y de cada año, empezando desde la espiración de un año posterior á la apertura al tráfico público de los primeros 100 kilómetros de vía.

2.° Los bonos á rescatar deben ser determinados por sorteos semestrales que tendrán lugar por lo menos á los 30 días y por lo más á los 60 antes de la fecha de cada rescate.

3.° Los números de los bonos señalados por el sorteo se publicarán por lo menos en uno de los diarios de más circulación de los países en que los títulos hayan sido emitidos y por tres veces diferentes.

4.° Todos los cupones de intereses de fecha posterior al día en que haya sido sorteado el título respectivo, deberán ser devueltos inmediatamente junto con el bono.

5.° Las condiciones de dicho documento hipotecario (trust deed) que se refieren á las convocatorias de los tenedores de bonos y á los derechos y facultades de las mayorías, serán obligatorias para el tenedor temporal de estos bonos, como igualmente todas las otras condiciones de dicho documento hipotecario en todos respectos y como si fuesen repetidas aqui.

6.° Los bonos que representan la emisión pasarán al morir los tenedores á sus sobrevívientes ó representantes, según la ley de los respectivos lugares de residencia de dichos tenedores.

7.° El principal é intereses de los bonos se pagarán tanto en tiempo de guerra como en el de paz y tanto si los tenedores de los bonos son súbditos de un Estado amigo ó enemigo de dicha y República, y en ningún caso podrá el Gobierno de la misma República del Uru-

guay apoderarse por la fuerza ni secuestrar dichos bonos y sépase además, que yo como tal agente y en virtud de los poderes antes dichos, en este documento, comprometo y obligo á la República del Uruguay y á su Gobierno Nacional al debido y puntual pago del principal é intereses de los bonos expresados, de conformidad con los términos y condiciones antes dichas y al debido, puntual y exacto cumplimiento en todos los otros respectos y de todos y cada uno de los dichos términos y condiciones.

En testimonio de lo cual lo sello y firmo de mi propia mano en el día de del año

Ahora, este documento da testimonio de lo que sigue:

1.° Dicho ferrocarril y todos sus ramales que construirán, el dicho contratista según su contrato á que este documento hace referencia, con todo su material fijo y rodante, estaciones y telégrafos y todos sus productos de cualquier clase, derivada del uso de dicho ferrocarril y sus ramales (sugeto al cargo preferente de los gastos de administración y remuneración de los fideicomisarios) será y es por este documento afectado con prioridad al pago del principal é intereses representados por estos bonos y cualesquiera otras cantidades pagables bajo los términos y condiciones de este documento.

2.° Con el objeto de asegurar el debido pago del mencionado dinero de capital é intereses, la ganancia neta de dicho ferrocarril debe ser recibida periódicamente por los fideicomisarios en ejercicio, según este documento, para que después de hechos los antedichos pagos preferentes, sea ampliado el excedente en el pago de

los intereses de dichos bonos, á sus vencimientos periódicos y en la formación de dicho fondo de reserva para la amortización de los mencionados bonos en su debido tiempo.

3.º Dicho líquido producto será depositado periódicamente en el Banco Nacional, á cuyo cargo estará la remisión confiada para el servicio de dichos títulos ó Deuda.

4.º Todos los demás fondos que resulten y que no se necesiten para dichos pagos preferentes y periódicos y para el pago de intereses de los referidos títulos ó Bonos podrán emplearse en todas aquellas obras de mejora del ferrocarril contratado, que sean conducentes á la mayor perfección de la vía y á las mayores facilidades para su tráfico, llevándose el remanente que después de tales obras resulte al crédito del citado fondo de amortizacion para aplicarse al rescate de mayor cantidad de títulos que los correspondientes, según los sorteos ordinarios. Y todo ello sin perjuicio del señalamiento del 1 °/₀ anual como mínimum periódico de amortizacion según los términos del presente documento.

5.º Si el producto líquido del ferrocarril resulta en cualquier tiempo insuficiente para el debido pago de dichos cargos preferentes y de dichos intereses y para llevar al crédito de la cuenta de amortización cuando menos al 1 ₀/° al año, entónces y en tal caso, dicho Gobierno pagará del producto de la Contribución Directa de la Nacion y hasta el 50 ₀/° de la misma á tenor del artículo 14 de la ley de 27 de Agosto de 1884 y en el Banco antes referido una suma que sea suficiente para cubrir el déficit que resulte, y si en cualquier

tiempo el importe del 50 °/₀ de dicha Contribución Directa de la Nación resulta insuficiente para llenar el déficit, entónces y en tal caso, dicho Gobierno entregará en el Banco antes referido el importe del déficit con el producto de las rentas generales de la República.

6.° Los referidos fideicomisarios, están facultados mientras dure su cometido á tenor del presente documento, para nombrar un Administrador Gerente del ferrocarril contratado, el cual desempeñará su cargo bajo la dirección y fiscalización de dichos fideicomisarios, los cuales podrán conferir poderes á aquellos de los mismos que designen por apoderados ó delegados suyos para la representación en la gestión ó resolución de negocios especiales y referentes á su cargo de fideicomisarios, siendo además de su competencia remover y sustituir dicho Administrador-Gerente y fijar sus honorarios ó retribución.

7.° Dichos fideicomisarios pueden reunirse para el despacho de los negocios y regir sus sesiones como crean conveniente, decidiendo sus cuestiones por mayoría de votos. En el caso de empate, el Presidente de la sesión tendrá voto decisivo.

8.° Los fideicomisarios pueden elegir el Presidente de sus sesiones y determinar el período de tiempo que debe durar el ejercicio de sus funciones, pero si ningun Presidente así es elegido ó si en cualquiera sesión el Presidente asi elegido no está presente á la hora fijada para la celebración de la misma, los fideicomisarios que estén presentes, elegirán uno de entre ellos para presidír la sesión. Los fideicomisarios pueden determinar el quorum necesario para la resolución de

los negocios y mientras así no lo determinan, dos fideicomisarios, formarán quorum.

9.º Cada semestre posterior á la espiración de los doce meses despues de la apertura al servicio público de los primeros cien kilómetros del mencionado ferrocarril de los dichos Bonos, se rescatarán á la par tantos de ellos como permita la cantidad que se encuentre en el crédito existente, en el concepto de fondo de amortización. El tenedor de cada Bono rescatado, tendrá que entregar con él á los fideicomisarios todos los cupones por intereses que vengan despues de la fecha fijada para la redención del tal Bono. Los Bonos que en cada ocasión se rescaten, serán determinados por sorteos semestrales que se verificarán en la ciudad de Lóndres ó y á presencia de un Escribano público, no ménos de treinta dias ni más de sesenta ántes del dia semestral fijado para la redención de los Bonos así sorteados, serán pagaderos el primer dia semestral subsiguiente al sorteo desde cuyo momento dejarán de devengar intereses los Bonos sorteados.

10. Después de realizado el sorteo, los fideicomisarios publicarán el resultado durante tres días distintos en uno de los diarios de más circulación de cada país en que haya tenido lugar la emisión de los bonos.

11. Los tenedores de cualesquiera de los dichos Bonos sin distinción de série ó número, tendrán iguales derechos (pari-passu) $\frac{o}{y}$ todos los beneficios de este documento.

12. Los fideicomisarios tendrán derecho, durante todo el tiempo que ejerzan su cargo, á aplicar por su remuneración y de los fondos en su poder, la suma anual

de 3,000 £ ó su equivalente en francos ó/y marcos y por cuotas iguales repartidas semestralmente el día de y el día de de cada año cuya remuneración será distribuída entre ellos, en la forma que ellos determinen.

13. Si algún fideicomisario es llamado á trasladarse al extranjero para los negocios del fideicomiso ó por cualquier otro motivo, debe hacer servicios extraordinarios al fideicomiso, los fideicomisarios pueden convenir con él una remuneración especial por tales servicios ó por vía de sueldo, comisión ó pago de una suma de dinero estipulado como ellos crean conveniente.

14. Durante la duración del fideicomiso, todos los costos, cargos, gastos, pérdidas y daños de toda clase y naturaleza que se originen de la posesión, control y manejo de dicho ferrocarril por los fideicomisarios como también la remuneración de éstos constituirá un cargo absolutamente preferido sobre la propiedad hipotecada y con prioridad á los capitales é intereses asegurados por este documento.

15. Los fideicomisarios pueden en cualquier tiempo convocar una reunión de tenedores de bonos en la fecha y local que consideren convenientes en el pais donde se haga el servicio, cada reunión de esta clase se llevará á efecto con sujecciòn á las condiciones de este documento, del modo que los fideicomisarios juzguen oportuno ó necesario.

16. La convocatoria para dicha reunión se publicará con siete días cuando menos de anticipación especificando el lugar, dia y hora de la reunión y naturaleza de los asuntos de que se tratará en ella. La primera reunión solo podrá tener lugar con asistencia de la mitad

más uno de los votos de tenedores de bonos. En la segunda convocatoria podrá tomarse acuerdo sea cual fuere el número de los asistentes.

17. Los fideicomisarios nombrarán uno de su número para presidir cada reunión, y si ninguno de dichos fideicomisarios se halla presente, los tenedores de bonos pueden elegir uno de entre ellos para presidir.

18. Cada tenedor de bonos tendrá un voto por cada cien libras esterlinas ó su equivalente en francos ó y marcos representadas por el bono ó bonos que posee.

19. Los votos se pueden dar personalmente ó por medio de apoderado. Cada poder se ajustará á la forma designada por los fideicomisarios y deberá ser depositado en el lugar que determine el anuncio y convocatoria de la reunion, y cuarenta y ocho horas antes de la fijada para principiar dicha reunión, y en la cual se piensa usarlo. Las fórmulas de poderes á favor de los fideicomisarios ó de cualquiera de ellos, podrán ser preparadas y repartidas á costo del fideicomiso. Para poder ser apoderados en dichas reuniones, es indispensable ser tenedor de bonos.

20. Los fideicomisarios pueden de cuando en cuando formular y hacer cumplir las reglas y condiciones que crean necesarias para el buen orden de las reuniones, incluyendo cualquiera condición para el depósito por un período que exceda de diez días, de los bonos con sus respectivos cupones á fin de verificar que cualquiera persona que asista ó vote ó deseando asistir ó votar en una reunión, es el verdadero tenedor de los Bonos, respecto a los cuales puede reclamar el derecho de asistir ó votar personalmente ó por apoderado ó á cobrar como apoderado.

21. Cualquiera reunión de tenedores de Bonos, puede por uua simple mayoría autorizar á los fideicomisarios á consentir en cualquier arreglo de las cuestiones que afecten la propiedad representada por dichos Bonos ó hacer cualquier concesión ó indulgencia à cualquiera persona deudora bajo alguna alguna obligación ó compromiso con los fideicomisarios en relación á su facultad de dirección y administración de dicho ferrocarril.

22. Cualquiera reunión por una mayoría de tres cuartos de los votos de los tenedores de bonos asistentes, personalmente ó por apoderados y con derecho á votar pueden de acuerdo con dicho Gobierno, variar ó ampliar las condiciones de este documento y cada resolución en esta forma, será después y tan pronto sea posible anotada en un documento suplementario que tiene que ser otorgado por los fideicomisarios y debidamente publicado en los diarios.

23. En las reuniones que se celebren con arreglo á este documento, las votaciones serán decididas por una señal de manos y una declaración del Presidente de que se ha aceptado ó rechazado tal ó cual resolución será evidencia decisiva del hecho declarado y que se ha aprobado la resolución por la mayoría requerida, pero esta votación por la señal de manos no tendrá lugar en el caso de que la votación por escrito sea pedida á lo menos por cinco tenedores de bonos con derecho á votar.

24. Si se pide votación prescrita en la forma antes mencionada, será tomada inmediatamente en consideración ó no, y en lugar y manera que el Presidente de la reunión determine. En caso de igualdad de votos sea cual fuere la forma de votación, será resuelta por el Presidente.

25. Una reunión puede por resolución aceptada por mayoria de tres cuartos de los tenedores de bonos presentes con derecho á votar, dimitir á cualquiera de los fideicomisarios que no hayan sido nombrados por el Gobierno y puede arreglar el número de fideicomisarios de manera que nunca serán menos de cuatro y por una resolución adoptada por una simple mayoría nombrar á cualquier persona para ser fideicomisario ya como adicional ó ya como suplente, pero no de manera que pueda afectar la debida proporción de los fideicomisarios del Gobierno pero sujeto á ésta cláusula las disposiciones Legislativas Inglesas The Conveyancingand Law of Property artículo 1881, en lo que se refiere al nombramiento de nuevos fideicomisarios en representación del contratista se aplicará á este documento como si no existiera ninguno de los nombrados por el Gobierno quedando reservado á este Gobierno el derecho de nombrar los nuevos con que desee renovar los primeros que haya nombrado. En su testimonio así lo otorgan y firman en este protocolo de contratos de Gobierno con los testigos don Luis R. Fors y don Manuel Ximeno, vecinos de que doy fé.— Esta escritura sigue á la de Mandato que con fecha diez y seis del corriente otorgó el Superior Gobierno al doctor don Alberto Nin, al folio noventa y cuatro vuelta y siguiente, — M. TAJES — JULIO HERRERA Y OBES — *Francisco A. Bowen* — *Luis R. Fors.* — Testigo: *Manuel Ximeno.* — Hay un signo. — *Tomás de Tezanos,* Escribano de Gobierno y Hacienda. — Con fecha veinte del mismo mes y año, en diez y seis fojas de papel sellado de segunda clase dí cópia de esta escritura al señor Bowen. — Conste. — *Tezanos.*

Pasó ante mí: en fé de ello y para la Contaduría General del Estado expido la presente en once fojas de papel común por ser de oficio que signo y firmo en Montevideo á veintitrés de Julio de mil ochocientos ochenta y nueve.

Tomás de Tezanos,
Escribano de Gobierno y Hacienda.

En Montevideo á diez y siete de Abril de mil ochocientos ochenta y nueve, el P. E. de la República, representado en este acto por el Excelentísimo señor Presidente Teniente General don Máximo Tajes y Su Excelencia el señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Gobierno doctor don Julio Herrera y Obes, por una parte, y por la otra, don Francisco A. Bowen, por ante mí el Escribano de Gobierno y Hacienda y los testigos al final firmados, dicen: que ampliando y esclareciendo el contrato de fecha veintiocho de Febrero del presente año otorgado en este mismo protocolo, tienen por medio del presente instrumento público á convenir en lo siguiente:—Primero. El depósito de la garantía expresada en el artículo vigésimo tercero del referido contrato lo hará el señor don Francisco A. Bowen en la casa de Baring Brothers de Londres. A los efectos de este artículo se recibirán como garantía los estudios preliminares y definitivos de toda la línea á construirse por el valor que se les asigna en el pliego de condiciones según los precios unitarios.—Segundo. Los bonos de ferrocarriles que expresa el artículo décimo del mismo contrato serán depositados por el re-

presentante del Gobierno del Uruguay en la casa de Baring Brothers de Londres para ser entregados á los contratistas en la forma y condiciones que expresan los artículos siguientes de este contrato adicional.—Tercero. La casa de Baring Brothers de Londres entregará á los contratistas cuando éstos lo requieran la totalidad de los bonos de ferrocarril correspondiente á la sección ó secciones en construcción mediante el pago de los referidos bonos al precio de ochenta y cinco por ciento de su valor nominal, libre de todo gasto ó sea al firme. —A los efectos de este pago, serán recibidos como oro y por su valor escrito, los certificados en forma por materiales á trabajos realizados que presenten los contratistas.—Cuarto. El producido de los bonos de ferrocarriles se abonará al Gobierno en una cuenta especial, denominada "Construcción de Ferrocarriles," de ese dinero el Gobierno dejará en Londres, en la referida casa de Baring Brothers las cantidades necesarias para atender al pago de los materiales de ferrocarriles que se compren en el extranjero y el resto lo traerá al país y lo depositará en el Banco Nacional en una cuenta especial para atender al pago de los trabajos de construcción y demás pagos que haya que hacer en la República. Los intereses que devenguen estos dineros, mientras las secciones en construcción no sean entregadas al Gobierno, pertenecerán á los contratistas, mientras esté á su cargo el servicio de intereses de los bonos de que procede el referido dinero.—Quinto. El Banco Nacional remitirá á Londres por cuenta del Gobierno ó á..... con un mes de anticipación el dinero necesario para el servicio semestral de interés y amortización de los bonos de ferrocarril correspondientes á

las secciones terminadas.—Sexto. Los contratistas deberán entregar á la casa que haga el servicio de los bonos de ferrocarril con anticipación de un mes, el dinero para el servicio de intereses que por este contrato les corresponde hacer.—Séptimo. Tanto la casa Baring Brothers de Londres, en los pagos que por materiales que efectúe como el Banco Nacional en los pagos por trabajos que haga, retendrán en depósito el seis por ciento en conformidad con el artículo vigésimo primero del Contrato de veintiocho de Febrero último y cláusula octava del presente, á los efectos del artículo vigésimo segundo del contrato principal.—Octavo. Las operaciones de caución y garantía que por el artículo décimo sexto del contrato principal pueden hacer los contratistas, se entiende que es sobre los bonos correspondientes á la sección ó secciones en construcción, y que hayan recibido de la casa de Baring Brothers de Londres, de acuerdo con el artículo tercero de este convenio. En su testimonio, así lo otorgan y firman en este protocolo de Contratos de Gobierno, con los testigos don Luis R. Fors y don Manuel Ximeno: vecinos de que doy fé. — Esta escritura sigue á la de Bono General de Ferrocarriles del Oeste que con esta fecha otorgaron el Superior Gobierno y Francisco A. Bowen al folio noventa y cinco vuelto y siguientes. — M. TAJES—Julio Herrera y Obes—*Francisco A. Bowen Luis R. Fors—Manuel Ximeno.*—Hay un signo.—*Tomás de Tezanos*, Escribano de Gobierno y Hacienda.—Con fecha veinte del mismo mes y año, en tres fojas de papel sellado de quinta clase, di copia de esta escritura al señor Bowen.—Conste.—*Tezanos.*

Pasó ante mí: en fe de ello y para la Contaduría General del Estado expido la presente en tres fojas de papel común por ser de oficio, que signo y firmo en Montevideo á veintitres de Julio de mil ochocientos ochenta y nueve.

Tomás de Tezanos,
Escribano de Gobierno y Hacienda.

Enajenación de bonos de ferrocarriles

El Superior Gobierno y los Sres. Baring Brothers y C.ª

En Montevideo á tres de Julio de mil ochocientos ochenta y nueve, el P. E. de la República, representado en este acto por el Excmo. señor Presidente Teniente General don Máximo Tajes y S. E. el señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Gobierno doctor don Julio Herrera y Obes, por una parte y por la otra don Gustavo Simdblad en representación de la Sociedad Samuel B. Hale y C.ª, según poder conferido en la ciudad de Buenos Aires con fecha primero del corriente por ante el Escribano don Dámaso Salvatierra, el cual debidamente legalizado y timbrado tengo á la vista y agrego al Registro de Protocolizaciones, de que doy fe por ante mí el Escribano de Gobierno y Hacienda y los testigos al final firmados, dicen: Que han convenido en celebrar un contrato relativo á los Bonos de ferrocarriles, lo cual llevan á efecto en la forma siguiente: Artículo primero.—Los señores Samuel B. Hale y C.ª, toman al firme por cuenta de los señores Baring Brothers y C.ª de Londres los Bonos de ferrocarriles que

el Gobierno de la República, autorizado por ley de treinta de Noviembre de mil ochocientos ochenta y ocho, debe emitir para la construcción por cuenta del Estado de la primera sección del ferrocarril de Montevideo á Independencia, cuya primera sección de Montevideo á la Colonia se compone de doscientos cuarenta kilometros, importando un millón cuatrocientas cuarenta mil libras esterlinas. — Artículo segundo. — El precio á que toman al firme estos Bonos los señores Samuel B. Hale y C.ª, es de ochenta y cinco por ciento de su valor nominal libre de todo gasto y cuyo producido en la cantidad que sea necesaria, será puesto en Montevideo á requisición del Gobierno en el Banco que éste indique por cuenta y riesgo de los contratistas.—Artículo tercero.—Estos Bonos se denominarán «Westtern Railway of Uruguay Mortgage Bonds» y ganarán el seis por ciento de interés anual pagaderos semestralmente con un fondo amortizante de uno por ciento al año.—Artículo cuarto.—El producido de estos Bonos al tipo de ochenta y cinco por ciento neto, será abonado al Gobierno de la República por los señores Baring Brothers y C.ª en una cuenta especial abierta en su casa de Londres con la denominación «Construcción de Ferrocarriles» la cual ganará el interés que se convenga entre los señores Baring Brothers y C.ª y el contratista constructor don Francisco A. Bowen, á quien por su contrato corresponde pagar ese interés por el importe de la sección ó secciones en construcción hasta tanto no sean entregadas al Gobierno.—Artículo quinto. Los señores Baring Brothers y C.ª emitirán los bonos correspondientes á las secciones construídas y en construcción en las épocas y cantidades que estimen conveniente.—Artículo sexto.—

Con el producido de los bonos abonados á la cuenta especial del Gobierno de que habla el articulo cuarto de este contrato, los señores Baring Brothers y C.ª atenderán á los siguientes pagos: Primero. Certificados de los ingenieros fiscales por el importe de materiales, de acuerdo con el artículo décimo octavo del contrato celebrado en veintiocho de Febrero último con el constructor don Francisco A. Bowen.—Segundo. Pago de los giros que haga el Banco Nacional del Uruguay contra certificados de los ingenieros fiscales para el pago de trabajos de construcción y demás de que habla el contrato Bowen antes citado.—Tercero. Remisión de fondos para pago de trabajos y gastos que el Gobierno requiera, de acuerdo con lo establecido en el artículo segundo de este convenio.—Artículo séptimo.—Debiendo hacerse todos estos pagos de acuerdo con las estipulaciones del contrato de construcción, el Gobierno remitirá á los señores Baring Brothers y C.ª por intermedio de los señores Hale y C.ª una copia legalizada de esos contratos, asi como la comunicación oficial del nombramiento de los ingenieros fiscales, que tanto en Europa como en la República, deben visar los certificados por materiales y trabajos que los señores Baring Brothers y C.ª deben pagar.—Articulo octavo.—El Gobierno al firmar este contrato, acreditará en Lóndres un agente especial con poderes amplios para firmar los Bonos en nombre de la República, y llenar todas las formalidades relativas á la emisión.—Artículo noveno.—El Banco Nacional remitirá á Lóndres á los señores Baring Brothers y C.ª, por cuenta del Gobierno, el dinero necesario para el servicio semestral de interés y amortización de los bonos correspondientes á las secciones

terminadas y recibidas por el Gobierno. Esta remisión se hará de modo que llegue á Lóndres con un mes de anticipación á la fecha en que debe hacerse el servicio. —Artículo décimo —Los señores Baring Brothers y C.ª, quedan autorizados para invertir del fondo de retención de que habla el articulo vigésimo primero del contrato de construcción, las sumas necesarias para pagar los intereses sobre los bonos emitidos, cuyo pago corresponde á los contratistas de los ferrocarriles, durante la construción. — Artículo décimo primero. — Junto con el importe del servicio semestral de los bonos, el Banco Nacional remitirá á los señores Baring Brothers y C.ª, el importe de la comisión á que tienen derecho por el servicio y los gastos de intereses, cuya comisión será igual á la que se paga por el Empréstito de veinte millones.—Artículo décimo segundo.—El gobierno se obliga á no solicitar del Cuerpo Legislativo, la creacion de nuevos bonos de ferrocarril, durante tres años, contados desde la fecha de este contrato cuya obligación no importa desconocer al Cuerpo Legislativo la facultad que le es atributiva de crear estos bonos, cuando lo crea necesario.—Artículo décimo tercero.—Si llegaran á emitirse los bonos para el pago de la segunda sección del ferrocarril del Oeste que lo forma el trayecto de Rosario á Independencia con sus ramales, los señores Baring Brothers y C.ª, tendrán opción á tomar esos bonos al mismo precio y condiciones que las de la primera sección, materia de este contrato.—Artículo décimo cuarto.—Los bonos de ferrocarril serán emitidos en la forma y condiciones que establece el contrato de construccion celebrado con el señor Bowen en veintiocho de Febrero último y que se dan

por reproducidas en este contrato. Y llevando á efecto lo convenido, por la presente escritura pública otorgan: que guardarán y observarán lo estipulado en los catorce artículos precedentes, obligándose respectivamente á su cumplimiento con arreglo á derecho. En su testimonio así lo otorgan y firman en este protocolo de Contratos de Gobierno, con los testigos don Manuel Lessa y don Federico Paullier, vecinos de que doy fe.—Esta escritura sigue á la de expropiación que con fecha primero del corriente otorgó el Banco Constructor Oriental al Superior Gobierno al folio ciento ochenta y dos vuelta y siguiente.—M. TAJES.—JULIO HERRERA Y OBES.—*Gustavo Simdblad.*—Testigo: *Federico Paullier.*—Testigo: *M. Lessa.*—Hay un signo.—*Tomás de Tezanos*, Escribano de Gobierno y Hacienda.

Pasó ante mí: en fe de ello y para la Contaduría General, expido esta segunda copia en cinco fojas de papel común, por ser de oficio, que signo y firmo en Montevideo á veintidós de Mayo de mil ochocientos noventa.

Tomás de Tezanos,
Escribano de Gobierno y Hacienda.

Contaduría General del Estado.

Excmo. señor Ministro de Hacienda, doctor don Cárlos M. de Pena.

Montevideo, Abril 22 de 1890.

Habiendo facilitado esta oficina al Excmo. señor Ministro de Gobierno, los testimonios de dos contratos

relativos á la gestion de los ferrocarriles del Oeste, sin que le hayan sido devueltos, sin duda por precisarlos el Ministerio, me permito dirigirme á *V.* E. solicitando se sirva ordenar que, por la Escribania de Gobierno y Hacienda, se le expidan nuevos testimonios en sustitución de aquellos, por serle indispensablemente necesaria la posesión de esos documentos.

Los testimonios que se precisan, son del contrato de concesión de 28 de Febrero de 1889 á favor de don Francisco L. Barreto y don Bernardo Caymari, por sí y como apoderado y socio de don James Cleminson, y del de 3 de Julio de 1889, entre el Superior Gobierno y la casa de Samuel B. Hale de Buenos Aires, sobre emisión de Bonos de ferrocarriles.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Leopoldo Gard.

Ministerio de Hacienda.

Montevideo, Abril 29 de 1890.

Pase á la Escribanía de Gobierno y Hacienda á los fines solicitados y avísese.

PENA.

Montevideo, Junio 9 de 1890.

Agregados los testimonios mandados expedir, lo devuelvo al Ministerio de Hacienda, á sus efectos conste.

Tezanos.

Ministerio de Hacienda.

Montevideo, Junio 13 de 1890.

Pase á sus efectos á la Contaduria General.

PENA.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, 14 de Mayo de 1894.

Señor Presidente de la Comisión de Fomento de la H. Cámara de Representantes.

Conceptuando de utilidad para la más clara inteligencia de los antecedentes de los ferrocarriles del Oeste, que el P. E. envió á la H. Cámara el día 8 del corriente, tengo el honor de pasar á manos del señor Presidente las adjuntas copias de la correspondencia cambiada entre el doctor Nin y Baring Brothers y entre éstos y F. A. Bowen con relación á ese negociado, que se hallaban incorporadas en la carpeta respectiva.

Con tal motivo, me es grato saludar al señor Presidente de la Comisión de Fomento con mi mayor aprecio.

JUAN JOSÉ CASTRO.

CORRESPONDENCIA

ENTRE

F. A. BOWEN Y BARING BROTHERS Y C.ª

---

15 DE JUNIO DE 1889 Á 13 DE NOVIEMBRE DE 1890

Véanse cartas números 1, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 18, 19, 20, 26, 29, 30, 31, 32, 33, 38.

TRADUCCIÓN

N.º 1.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.º

Lóndres, 15 de Junio de 1889.

FERROCARRILES DEL OESTE DEL URUGUAY

Refiriéndome á mi contrato del 28 de Febrero de 1889, y á mi contrato suplementario del 17 de Abril de 1889. con el Gobierno del Uruguay, para la construcción de los ferrocarriles antedichos, suplico á ustedes tengan, á bien retener las £ 36,000 en Bonos uruguayos, de 6 °/₀ de intereses, depositados con ustedes, por mi cuenta, por los señores Mallmam y C.ª de Paris, como garantia, según convenido en los contratos arriba referidos

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.° 2.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 26 de Septiembre de 1889.

Como ustedes saben, soy el contratista para la construcción del Ferrocarril del Oeste del Uruguay, y en la prosecución de esta obra obligado á desembolsar sumas considerables de dinero antes de estar en posesión de los certificados de los ingenieros, cuyos certíficados, en virtud del convenio que tengo con ustedes y los señores Samuel B. Hale y C.ª, han de ser pagados á su presentación.

Deseo abrir un crédito renovable (revolving credit) á cubrirse á su vencimiento, por la suma de Ł *50.000*. Como garantia especial para este crédito, transferiré á ustedes Ł *80.000* de acciones ordinarias en la Compañía "Water Supply and Drainaje" Buenos Aires, á las cuales tengo derecho según mi contrato con los señores Samuel B. Hale y C.ª

Al participarme su aceptación de ésta, escribiré á ustedes una carta, endosada por el señor Sanford, transfiriéndoles mis derechos en las acciones por Ł 80,000, durante el término del crédito, ó hasta que esté chancelado.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.° 3.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen

Londres, 27 de Septiembre de 1889.

Tenemos en nuestro poder su carta de ayer, y sobre las condiciones expresadas en dicha carta, por la presente abrimos en su favor un crédito de repetición (revolving credit) que será renovable según sea cubierto, por £ 50,000 (cincuenta mil libras esterlinas) aprovechable por sus giros á nuestro cargo, á noventa días vista, á cuenta de sumas de dinero desembolsadas por usted en conexión con la construcción del Ferro-carril del Oeste del Uruguay.

Es entendido que nuestra comisión sobre este crédito, será 1/2 % sobre los giros de usted, y que le cargaremos intereses á razón de 5 % al año. Este crédito quedará vigente por un año.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.° 4.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Lóndres, 15 de Octubre de 1889.

Hemos recibido aviso por telégrafo, de los señores Samuel B. Hale y C.ª de Buenos Aires, que el Gobierno

uruguayo convendrá en nombrar en calidad de temporario, Sir Charles Douglas Fox, para inspeccionar los materiales para el Ferrocarril del Oeste del Uruguay, conjuntamente con el Cónsul General del Uruguay, cuyo nombramiento ha sido ya mandado.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 5.

Francisco A. Bowen á A. Baring Brothers y C.ª, Agentes del Gobierno del Uruguay.

Lóndres, 15 de Octubre de 1889.

FERROCARRILES DEL OESTE DEL URUGUAY

Conforme con los términos de los contratos fechados 28 de Febrero y 17 de Abril último, me permito adjuntarles en esta las facturas certificadas por Sir Douglas Fox, por materiales, etc., embarcados para el ferocarril antedicho, y agradeceré á ustedes la aceptación de mis giros por los mismos, según convenido con ustedes ayer.

Los conocimientos y póliza de seguros por las mercaderías embarcadas por el vapor *Zárate* van adjuntos, los por el vapor *Lavell* han sido remitidos á ustedes por los señores Hoadley y C.ª de New York, en virtud del crédito abierto por ustedes en su favor, por mi cuenta.

Al dorso de ésta, envío á ustedes un memorandum de las facturas arriba referidas demostrando los detalles de mis giros.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

MEMORANDUM DE FACTURAS

1889 Septiembre 12 por vapor *Zárate* vía New Port.	₤	6,410 9 0
Septiembre 23 por vapor "Lavell" New York.	"	19,530 00
	₤	25,940 5.0
Menos 6 % retenido .	"	1,556 9.0
	₤	24,384 00

Giros:

Cuatro de £ 5,000 cada uno á tres meses de 15 de Octubre á vencer 18 de Enero de 1890	£	20,000 00
Uno de £ 4,000.	"	4,000 00
" " " 384.	"	384 00
	£	24,384 00

N.º 6.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 16 de Octubre de 1889.

Adjunto sírvanse ustedes encontrar mi cheque por £ 9,182.7.10 en pago de las sumas giradas por los se-

ñores Hoadley y C.ª de New York, á cargo de ustedes, en virtud del crédito abierto por ustedes en su favor y por cuenta mía.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen y C.ª

N.º 7.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Londres, 16 de Octubre de 1889.

Tenemos que acusar recibo á su carta de esta fecha adjuntando cheque por £ 9.182.7.10 en pago de los giros á nuestro cargo por los señores Hoadley y C.ª de New York y de los gastos correspondientes, según la nota de cuenta acompañada.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 8.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Lóndres, 21 de Octubre de 1889.

Tengo que acusar recibo de su estimada carta del 15 del corriente, notificándome del nombramiento por el Gobierno uruguayo, de Sir Douglas Fox como Ingeniero

Inspector temporario de los materiales, conjuntamente con el Cónsul General del Uruguay en Lóndres.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 9.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª, agentes del Gobierno del Uruguay en Londres.

Londres, 22 de Octubre de 1889.

FERROCARRILES DEL OESTE DEL URUGUAY

Refiriéndome á mis contratos del 28 de Febrero y 17 de Abril próximo pasado, me permito entregar á ustedes con ésta, factura certificada por Sir Douglas Fox, por materiales embarcados para el ferrocarril arriba referido y les agradeceré su aceptación de mi giro por la misma.

Adjunto conocimiento *en duplicados,* como también póliza de seguros cubriendo los materiales referidos en la factura adjunta.

Al pié de éste, agrego memorandum de la factura y de mi giro.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

1889. Memorandum.

Octubre 12. Importe de factura por vapor *Florence*	£	8,281	15	6
Menos 6 % retenido . . .	»	496	18	1
	£	7,784	17	5

Importe de mi giro á tres meses del 22 de Octubre de 1889 á vencer 25 de Enero de 1890.

N.º 10.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Londres, 24 de Octubre de 1889.

El representante de usted se presentó aquí ayer con otros certificados por materiales de ferrocarril, firmados por Sir Douglas Fox; aceptamos los giros referidos en su carta del 15 de este mes, á fin de no causar á usted inconvenientes, pero se servirá usted tener á bien no presumir, que por habérselo hecho, podemos aceptar más giros de esta naturaleza, hasta que los arreglos entre usted y nosotros, los cuales están todavía en manos de nuestros abogados, como tambien los arreglos del Gobierno del Uruguay, estén en forma más definida. Si desea usted, mientras tanto, tomar un crédito conjuntamente con los señores Mallmann y C.ª, para girar contra los materiales listos para embarcarse, esto es, por supuesto, otra cosa.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 11.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª, Agentes del Gobierno del Uruguay en Lóndres.

Lóndres, 21 de Noviembre de 1889.

FERROCARRILES DEL OESTE DEL URUGUAY

Conforme á las condiciones de mis contratos con el Gobierno del Uruguay, me permito entregarles, con ésta, los siguientes certificados con conocimientos adjuntados, por materiales embarcados por este ferrocarril, y les agradeceré me arreglasen el pago en conformidad con los contratos ante dichos.

Sírvanse ustedes encontrar adjunta lista de certificados.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

Lista de los certificados adjuntos, es decir:

1889	Octubre	22	por	vapor	*Florence.*	£	8,281	15	6
"	"	31	"	"	*Ranmosi.*	"	14,403	7	9
"	Noviembre	5	"	"	*St. Clears*	"	4,597	3	10
"	"	8	"	"	*Zenobia ..*	"	936	1	3
"	"	19	"	"	*Blue Star*	"	18,433	12	—
						£	46,652	0	4
			Menos 6 % retenido. .			"	2,799	2	5
						£	43,852	17	11

También adjunto una póliza de seguros "Lloyd" po £ 50,000, cubriendo los mismos referidos.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 12.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Lóndres, 21 de Noviembre de 1889.

Tenemos en nuestro poder su carta de esta fecha, ofreciéndonos ciertos documentos por materiales embarcados para el Ferrocarril del Oeste del Uruguay, los cuales le hemos devuelto. No estamos en posición de pagar á usted dinero alguno por cuenta del Gobierno del Uruguay, ni tampoco tenemos Bonos algunos para entregar á usted. Estos últimos, como usted sabe, no están preparados todavía, ni pueden estar listos por algun tiempo, en cualquier circunstancia. Podría acaso convenir á usted, tomar alguna clase de certificado provisional, por los bonos, mientras tanto.

Sin duda, usted nos informará si quiere que nosotros pidamos autorización, del Gobierno, para entregarle tales certificados.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 13.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª, Agentes del Gobierno del Uruguay en Londres.

Londres, 29 de Noviembre de 1889.

FERROCARRILES DEL OESTE DEL URUGUAY

Conforme á las condiciones de mis contratos con el Gobierno del Uruguay, me permito entregarles, con ésta, los siguientes certificados con conocimientos adjuntados por materiales, embarcados por este ferrocarril, y les agradeceré me arreglasen el pago en conformidad con los contratos antedichos.

Sírvanse ustedes encontrar adjunta la lista de los certificados.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

1889 Nov'bre. 27 por vapor *Aldersgate* .	£	33,276	9	2
" " " " " *Scottish Prince*	"	1,732	1	5
	£	35,008	10	7
Menos 6 % de retención. . .	"	2,100	10	2
	£	32,908	00	5

N.º 14.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Londres, 29 de Noviembre 1889.

FERROCARRILES DEL OESTE DEL URUGUAY

Hemos recibido su carta de esta fecha entregándonos los siguientes certificados, los conocimientos adjuntados, por materiales embarcados por el ferrocarril arriba citado.

es decir: por vapor *Aldersgate* . . .	£	33,276	9	2
" " *Scottish Prince*. .	"	1,732	1	5

cuyos documentos no obstante le hemos devuelto como en el caso anterior, el estado de las cosas, no habiéndose cambiado, como le comunicamos en nuestra carta del 21 del corriente.

(Firmado): —

Baring Brothers y C.ª

N.º 15.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª, Agentes del Gobierno del Uruguay en Londres.

Londres, Diciembre 18 de 1889.

FERROCARRILES DEL OESTE DEL URUGUAY

Conforme con las condiciones de mis contratos con el Gobierno del Uruguay, me permito entregar á ustedes,

con ésta, certificado número 10 duplicado, con los conocimientos adjuntados, por materiales embarcados por este ferrocarril, y les agradeceré me arreglasen el pago en conformidad con los contratos antedichos.

Sírvanse ustedes encontrar adjunta la lista de los certificados, es decir:

1889—Diciembre 14 por vapor *Roddam*.	£	16,545	18	7
Menos 6 °/₀ de retención.	»	992	15	1
	£	15,553	3	6

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 16.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 1.º de Enero de 1890.

FERROCARRILES DEL OESTE DEL URUGUAY

Como me lo pidieron, me permito entregar á ustedes, con ésta, las copias en español de los telegramas mandados á ustedes y al Secretario de la Legación de Montevideo el dia 26 de Noviembre último, de los cuales les entregué copias traducidas al inglés esta mañana.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 17.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, Enero 4 de 1890.

Refiriéndome á su carta de crédito del 27 de Septiembre de 1889, por £ 50,000, garantizada por £ 80,000, en acciones de "Water Supply and Drainage C.º," de Buenos Aires, me permito entregar á ustedes con la presente, mis giros, á su cargo, á tres meses de esta fecha, á vencer el 7 de Abril de 1890, por £ 50,000, en renovación de los giros por igual suma, que vence el 5 de este mes; para retirar éstos les entrego también cheque de los señores Corgialegno y C.ª por £ 50.000 y á más un cheque mío por £ 250, importe de la comisión de 1/2 % sobre el crédito según convenido.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 18.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, Enero 6 de 1890.

Refiriéndome á los créditos por £ 20.000 y £ 10.000, que ustedes tuvieron á bien concederme, hace algún tiempo atrás, á favor de los señores Hoadley y C.ª de Nueva York, por cuenta mía, tengo aviso que los materiales comprados importarán más ó menos £ 3.250, *más* que los dos créditos abiertos, y les agradecería si

tuvieran ustedes á bien extender el crédito, por telégrafo, hasta la suma adicional indicada, contra los documentos que les serán entregados por los señores Hoadley y C.ª

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 19.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª, Agentes del Gobierno del Uruguay en Londres.

Lóndres, 16 de Enero de 1890.

FERROCARRILES DEL OESTE DEL URUGUAY

En conformidad con las condiciones de mis contratos con el Gobierno del Uruguay, me permito entregar á ustedes con ésta, certificados números 11, 12, 13 y 14 en duplicados, según la nota al pié de ésta por materiales embarcados por este ferrocarril, y les agradecere el favorecerme con el pago de los mismos, conforme con los contratos ya referidos.

Los conocimientos y póliza de seguros, por el certificado número 11, han sido, según entiendo, entregados ya por los señores Hoadley y C.ª de New York. Por el certificado número 12, no se necesita conocimientos, como la carta autorizando el pago de las sumas en ese certificado está en manos del Cónsul, quien ha firmado el certificado. Respecto al certificado número 13, el conocimiento por los efectos han sido mandados á Montevideo, al tiempo de ser embarcados, pero

la carta autorizando el pago de sus importes está en manos del Cónsul, quien firmó el certificado. Respecto al certificado número 14, tres copias del conocimiento están adjuntadas á ésta. También les incluyo póliza de seguros por el certificado número 14.

Les suplico acusar recibo de esta carta como también de mi carta del 18 de Diciembre de 1889, en la cual adjunté certificado por el vapor *Roddam*.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

D'bre 24 de 1889, por vapor *Somerhill* .	N.° 11	£	34,088	17	6
Enero 10 de 1890, » varios vapores . .	» 12	»	18,622	0	9
» » » » » » . . .	» 13	»	2,526	16	6
Enero 11 de 1890, por vapor *Harokhursl* .	» 14	»	4,329	17	0
		£	59,567	11	9
Menos 6 % de retención		»	3,574	1	1
		£	55,993	10	8

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.° 20.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Londres, 16 de Enero de 1890.

Hemos recibido su carta de esta fecha haciendo entrega de ciertos documentos como especificados, por materiales embarcados para el Ferrocarril del Oeste del Uruguay, los cuales, no obstante, le hemos devuelto, no estando en posición de hacerle á usted pago alguno por cuenta del Gobierno del Uruguay.

También recibimos debidamente su carta del 18 de Diciembre próximo pasado, presentándonos el certificado número 10, con conocimientos adjuntados, por materiales embarcados para el mismo ferrocarril, cuyos documentos le devolvimos al mismo tiempo, por la misma razón que hemos expresado arriba.

(Firmado:)—

Baring Brothers y C.ª

N.º 21.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Londres, 31 de Fnero de 1890.

Refiriéndose á la sugestión del señor Parker (su apoderado) que las £24,384, giros de usted, á nuestro cargo, del 1.º de Octubre de 1889, en letras á noventa d/vista que vencen el 18 de este mes, deberian ser renovadas, con nuevos giros de usted, por igual suma, á noventa d/vista, á nuestro cargo, somos de parecer que debe usted proceder así, condicionalmente que queda entendido que retenemos todos nuestros derechos sobre los certificados de los ingenieros, que están en nuestro poder, para reclamar el reembolso de la suma debida, si fuese necesario, de cualquier dinero, ó bonos vencidos, ó á vencer en cualquier tiempo, del Gobierno del Uruguay, en virtud de los contratos para la construcción del Ferrocarril del Uruguay.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 22.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 3 de Febrero de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

Refiriéndose á su estimada del 31 próximo pasado, cuyo contenido anoto y confirmo, me permito entregar á ustedes, con ésta, mis giros á su cargo por *£ 24,384*, á tres meses de esta fecha, en renovación de los giros por esa suma que vencieron el 18 del mes próximo pasado; y les agradeceré la aceptación de los mismos, mañana volveré para recogerlos; entregando á ustedes, en cambio, el cheque de los señores M. Corcialegno y C.ª

También me permito entregarles adjunto mi cheque por £ 56.15.8 por intereses de diez y siete días al 5 % anual sobre £ 24,384, desde el 18 del mes próximo pasado al día de mañana.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 23.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Londres, 4 de Febrero de 1890.

Tenemos en nuestro poder su favorecida de ayer, adjuntando sus giros á nuestro cargo á 3 m/, fecha por £ 24.384, en renovación de los giros por esa suma que vencieron el 18 del mes próximo pasado. Estos nuevos

giros serán aceptados y entregados á los señores Corcialegno y C.ª contra su cheque, como usted desea.

Mientras tanto, acusamos recibo del cheque de usted, por £ 56.15.8. por intereses de 17 días al 5 %, sobre la suma arriba especificada, lo que le agradecemos.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 24.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª, Agentes del Gobierno del Uruguay en Londres.

Londres, 13 de Febrero de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

En conformidad con los términos de mis contratos con el Gobierno del Uruguay, me permito entregarles á ustedes el certificado número 15 duplicado, y los conocimientos y póliza de seguros adjuntados, por la suma de £ 2,845.10.11, por materiales embarcados por este ferrocarril, y les agradeceré me arreglasen el pago en conformidad con los contratos antedichos.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

Certificado N.º 15. . .	£	2,845	10	11		
Menos 6 % retención. .	"	170	14	8	£ 2,674	16 3

N.º 25.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Londres, 13 de Febrero de 1890.

Hemos recibido su favorecida de esta fecha, ofreciéndonos certificado número 15, en duplicado, con conocimiento y póliza de seguros adjuntados, por rieles embarcados para el Ferrocarril del Oeste del Uruguay, cuyos documentos, no obstante, le hemos devuelto, como todavía no estamos en posición de hacerle ningún pago por cuenta del Gobierno del Uruguay.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 26.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª, Agentes del Gobierno del Uruguay en Londres.

Londres, 25 de Febrero de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

Refiriéndome á la correspondencia que ha tenido lugar entre nosotros, relativa á este ferrocarril, me permito hacer constar que hay ahora £ 160,619.12.2 impagas, respecto á lo cual, los certificados han sido presentados á ustedes.

Entiendo de parte de ustedes, que el pago de estos certificados ha sido rehusado por ustedes, debido al hecho de que sus arreglos con el Gobierno del Uruguay no están todavía definitivamente terminados.

Deseo llamar su atención al hecho de que la falta de pago de una suma tan considerable, vencida, y la falta de alguna garantía representando esa suma, es una gran inconveniencia para mí, y desearía que ustedes se ocuparan en tomar todos los pasos necesarios para conseguir que los "Scrip Certificates" de los Bonos del 6 °/o, la emisión de los cuales ha sido autorizada por el Gobierno, me sean entregados, caso que ustedes resuelvan no pagarme en dinero.

Tengo aviso de que un certificado por £ 319,000 relativo al Ferrocarril del Norte, ha sido emitido en conexión con el Ferrocarril del Oeste. Tal certificado ha sido emitido irregularmente, y por la presente notifico á ustedes, como Agentes del Gobierno del Uruguay, como en su capacidad particular (individual capacity) de no pagar eso, de no tratarlo en manera alguna como emitido por ó en conexión con el Ferrocarril del Oeste del Uruguay.

(Firmado): —

Francisco A. Bowen.

N.º 27.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 4 de Marzo de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

Agradeceré á ustedes me favorezcan con una contestación á mi carta de fecha 25 del mes próximo pasado

relativa al pago de certificados, etc., á su primera conveniencia.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 28.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Lóndres, 4 de Marzo de 1890.

Hemos recibido su carta del 25 del mes próximo pasado, de cuyo contenido se ha tomado la debida nota.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.ª 29.

Francisco A. Bowen (por James Parker) á C. H. Sanford, Londres.

Lóndres, 7 de Marzo de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

He sometido al señor E. Cassel y al señor E. C. Bowen el borrador del telegrama que me dió usted ayer, y lo cual usted propuso mandar á los señores Samuel B. Hale y C.ª y me ordenan decir, que desean que usted tenga á bien entender qne el hecho de habérseles sometido el telegrama en cuestión, de ninguna manera

implica su conformidad á su contenido; en efecto, ambos desaprueban su contenido.

(Firmado):—

James Parker.

N.º 30.

C. H. Sanford á James Parker (por Francisco A. Bowen).

Londres, 8 de Marzo de 1890.

La carta que usted me escribió con fecha 7 de este mes, es ininteligible. Para mí es un enigma lo que usted dice de que los señores E. Cassel y E. C. Bowen no están conformes con el borrador del telegrama que le dí á usted ayer.

Desearía que usted me explique lo que quiere decir, porque en cuanto que conozco, no tengo relaciones ni con el señor Cassel ni con el señor Bowen, referente al Ferrocarril del Oeste del Uruguay, como nuestras negociaciones fueron suspendidas hace largo tiempo, y mis esfuerzos recién han sido simplemente el deseo de facilitar (smootk) los asuntos, á ruego de usted y del señor Cassel, y lo que fué hecho por haber sido rogado por el señor Cassel, en presencia de usted, de usar todo esfuerzo á fin de transferir los Bonos á ellos, en el caso que nosotros no quisiéramos comprarlos.

(Firmado):—

C. H. Sanford.

N.º 31.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª, Agentes del Gobierno del Uruguay en Londres.

Londres, 10 de Marzo de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

Siento encontrarme aún sin contestación de ustedes á mi carta del 25 del mes próximo pasado, cuyo recibo acusaron ustedes el 4 de este mes.

El señor Sanford (en conversación con el señor Parker el viérnes pasado) dijo que su casa rehusaría cumplir el contrato de compra de los Bonos, cualesquiera que fuesen los términos de la Ley recién aprobada por la Legislatura.

No puedo realmente presumir que el señor Sanford haya comprendido correctamente las opiniones de ustedes, á este respecto, pero con frecuencia ha obrado en representación de ustedes en estas negociaciones, considero de mi deber, tanto por mi parte como por parte de los otros asociados conmigo en este negocio, volver á pedir á ustedes intimación de la acción que proponen tomar.

Acaso me sea permitido volver á llamar su atención al curso de este asunto, hasta ahora.

En Mayo del año próximo pasado, como resultado de negociaciones entre el señor Sanford y yo, la casa de ustedes convino en comprar los Bonos á emitirse para el Ferrocarril de Montevideo á la Colonia, una parte de la línea. Este arreglo fné confirmado por Lord Revelstoke, en una entrevista que tuvo lugar en el escri-

torio de ustedes, y á la cual asistió el señor E. de Mallmann de París y yo.

Un contrato borrador fué redactado, y sometido á Lord Revelstoke para su aprobación, quien me lo devolvió con algunas modificaciones, que fueron aceptadas por mí.

Entonces fué sugerido por el señor Sanford por parte de la casa de ustedes, que sería oportuno pedir al Gobierno que no emitiera Bonos algunos iguales á (similarto) los del Ferrocarril del Oeste durante el período de la construcción de esta línea. En ese sentido, el señor Sanford me preguntó cuánto tiempo necesitaría para la construcción, á fin de que ustedes podrían telegrafiar al Gobierno, y hacer el pedido de no emitir más Bonos de igual clase. Contesté que se necesitaría tres años, en cuanto podía calcular, y más tarde se me dió á entender que el Gobierno dió su aquiescencia al pedido.

En el mes de Agosto, mientras se discutió con sus abogados los términos del contrato, para la *venta* de los Bonos á la casa de ustedes, sus mismos abogados produjeron el contrato de 3 de Julio de 1889, relativo á la compra hecha del Gobierno por la casa de ustedes, de los mismos Bonos que ustedes habían convenido comprar de mí.

Se suscitaron cuestiones relativas á este contrato y las negociaciones continuaron para la confirmación del mismo. Al fin llegamos á un acuerdo sobre todos los puntos, cuando en Noviembre, su socio el señor Baring, me dijo, por primera vez, que los términos de la Ley de 3 de Noviembre de 1888 no eran claros, y que el contrato firmado por mí con el Gobierno tendría que ser confirmado por la Legislatura.

Desde que el contrato de venta de los Bonos á ustedes llegó á ser un hecho, he procedido á reunir y á embarcar los materiales, y con fecha 15 de Octubre presenté á su casa dos certificados, importando juntos £ 25,940.9.0, los cuales fueron debidamente pagados. Anterior á este crédito por £ 30,000, fueron concedidos por su casa, para el pago de materiales á ordenar, y ser embarcados de los Estados Unidos, á reembolsarse del producto de certificados, y £ 9,182 7 10 de tales créditos fueron reembolsados de las £ 25,940 9 0 de certificados.

Desde entónces ningún pago se ha efectuado por la casa de ustedes, y me he visto obligado á proveer fondos por materiales ordenados y embarcados, por los cuales he presentado certificados á ustedes, importando un total de £ 160.619.12.2 que ustedes rehusaron y continúan rehusando á pagar.

A más de esos desembolsos me encuentro todavía bajo responsabilidades fuertes por materiales ordenados y por los cuales será preciso proveer los fondos.

Ustedes apreciarán la situación penosa en que me encuentro situado; primero, á consecuencia del Contrato de la venta de los Bonos por mí á ustedes, no habiendo sido llevado á efecto; segundo, por la falta de cumplimiento de parte de ustedes al Contrato con el Gobierno.

El resultado ha sido que yo no he recibido ni Bonos bajo mi Contrato, ni efectivo sino hasta una suma inconsiderable.

Si ahora, después de la sanción de la Ley, conforme á la requisición de ustedes, fuese todavía su intención de no llevar á cabo los Contratos que han sido con-

venidos, convendrán ustedes que lo menos que les puedo pedir es informarme sin demora á fin de que pueda tratar de hacer cualquier arreglo que fuese necesario.

Y me parece que tengo el derecho de preguntar á ustedes, á más en esa eventualidad de facilitar en cuanto les sea posible la entrega de los "Scrip Certificates" provisionales correspondientes á las sumas que se me debe, á fin de que tenga garantías en mano por los desembolsos que hayan hecho, hasta que se arregle el asunto definitivamente.

(Firmado:)—

Francisco A. Bowen.

N.º 32.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 14 de Marzo de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

Después de haber mandado á ustedes mi carta del diez del corriente, á la cual aún no he recibido contestación, he recibido copia certificada de la ley aprobada por la Legislatura el 7 del mes próximo pasado (confirmando mis contratos con el Gobierno), de lo cual tengo el gusto de adjuntar á ustedes una copia certificada por el notario.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 33.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Londres, 15 de Marzo de 1890.

Tenemos en nuestro poder su carta del 10 de este mes, y en su contestación nos permitimos decirle: que usted se equivoca enteramente en las relaciones que hace, al parecer con el objeto de establecer que hay algún convenio entre usted y la casa nuestra, ó entre nosotros y los señores Mallmann y C.ª Negamos enteramente tal cosa y rehusamos aceptar responsabilidad alguna para con usted ó esa firma social.

Es innecesario, pues, que contestemos detalladamente las diferentes relaciones que hace usted, de las cuales varias son enteramente opuestas á los hechos, pero podemos decir, que no admitimos la exactitud de sus relaciones relativas á las transacciones monetarias ó las condiciones de los créditos á que hace usted referencia. Tenemos también que señalar, que la existencia del contrato entre nuestra casa y el Gobierno, le fué conocida durante las negociaciones á que usted por los señores Morton y C.ª, tan luego que fué recibido en Lóndres á su especial ruego, y en conformidad con la promesa que le fué hecha, que le sería enviado tan luego como recibido.

En cuanto á lo concerniente á ese convenio, es un contrato entre nosotros y el Gobierno, á lo cual ni usted ni los señores Mallmann son partes, y respecto á que no consideramos que tenemos ninguna obligación ni para usted ni esa casa.

Respecto á los dos últimos parrafos de su carta, tenemos que decir, que recién solamente hemos recibido el texto de la nueva ley, y la situación necesita consideración cuidadosa. Pero antes de proceder, si es que procedemos, será necesario que los contratos Fidei-Comisarios (trust deeds) y otros documentos sean formalizados, que las correcciones necesarias del importe de la primera emisión de los bonos y la extensión de la línea sean hechas con la debida autoridad y que las dificultades ocasionadas por el procedimiento del representante de usted en firmar el certificado, sobre lo cual se ha basado pedido de emisión de Bonos para la compra del Ferrocarril del Norte, sean esclarecidos y aceptados. Todo esto probablemente necesitará tiempo considerable.

Pero nos permitimos confirmar lo que le comunicamos con fecha 20 de Noviembre, que al reembolsarnos usted lo que nos debe más ó menos £46,000, estaremos listos á librar los Bonos de cualquier reclamo que tengamos sobre éstos.

Todavía no hemos recibido del Gobierno Bonos algunos para ser entregados á usted contra certificados, y si desea hacer usted arreglos para la emisión de Scrip, no podemos hacer más que referirle, como le habiamos dicho ya hace tiempo, al Ministro de la República Uruguaya en Londres.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 34.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, Abril 8 de 1890.

Refiriéndose á su carta de crédito de 27 del Septiembre de 1889 por £ 5.000, contra garantía de £ 80.000 acciones ordinarias del "Buenos Aires Watter Supply, etc. Dranage y C.ª," me permito adjuntarles mis giros á su cargo á tres meses de esta fecha, á vencer el 11 de Julio de 1889, por £ 50.000, en renovación de los giros por igual suma vencidos el 7 del corriente; para retirar éstos, los señores M. Corgialegno y C.ª entregarán á ustedes su cheque por £ 50.000 en cambio de sus aceptaciones de las letras adjuntas.

También adjunto mi propio cheque por £ 250 por la comisión de 1/2 % sobre este crédito, segun convenido.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 35.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 5 de Mayo de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

Refiriéndome á mi carta dirigida á ustedes el 3 de Febrero último y á la entrevista con ustedes el dia 1.º del corriente relativas á los giros por £ 24.384 que vencen mañana, me permito adjuntar con esta mis giros á su

cargo, en renovación de esa suma, á tres meses de esta fecha, á vencer el 8 de Agosto de 1890, siendo entendido que ustedes continúan á quedarse con los certificados de los ingenieros. Como antes, hasta que estos asuntos queden arreglados.

Le suplico hagan lo necesario con los giros, entregándolos aceptados á los señores M. Corgialegno y C.ª en cambio de su cheque por £ 24,384.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 36

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 7 de Agosto de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

Según convenido con ustedes ayer, me permito adjuntar á ésta mis giros á su cargo, á tres meses de esta fecha, por £ 24.384, en renovación de los giros por igual suma que vencen mañana, y les agradecerá la aceptación de dichos giros y la entrega de los mismos á los señores M. Corgialegno y C.ª, en cambio de su cheque por igual suma.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

N.º 37.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Lóndres, 8 de Agosto de 1890.

FERROCARRIL DEL OESTE DEL URUGUAY

Tenemos en nuestro poder su favorecida de fecha de ayer adjuntando sus giros á cargo nuestro, á tres meses fecha, por £ 24,384, en renovación de los giros por igual suma que vencen hoy, y como usted lo desea, aceptamos estos nuevos giros y los entregaremos á los señores Corgialegno y C.ª en cambio de su cheque por la misma suma.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N. 38.

Baring Brothers y C.ª á Francisco A. Bowen.

Londres, 5 de Noviembre de 1890.

Refiriéndonos á la conversación con su apoderado señor Parker, tenemos que decirle, que estaríamos dispuestos á renovar los giros por £ 24,384, girados á nuestro cargo por usted, y renovados de tiempo en tiempo, la última vez con fecha 7 de Agosto de 1890, siendo bien entendido que retenemos nuestros derechos primitivos sobre los certificados de los ingenieros, que tenemos en nuestro poder por la suma que se nos debe,

si fuera necesario, de cualquier dinero ó bonos que ahora se debe ó que se debería en cualquier tiempo, del Gobierno del Uruguay, en virtud de contratos para la construcción del Ferrocarril del Oeste del Uruguay.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 39.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 8 de Noviembre de 1890.

Refiriéndome á su carta de fecha 5 del corriente, cuyo contenido anoto y confirmo.

Por la presente les adjunto mis giros á su cargo por £ 24.384, según la nota al pié, en renovación de los giros por igual suma, que vencen el 10 del corriente, y les agradeceré la aceptación de los mismos.

He arreglado con los señores M. Corgialegno y C.ª que estos (señores) les entregarán su cheque por £ 24.384 en cambio de sus aceptaciones que se servirán ustedes hacerles entrega.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

4	letras	por	£ 3,000	c/u	á	3	m/.	vencen	11	Febrero/91.	£	12,000
2	»	»	» 2,500	»	»	»	»	»	»	» .	»	5,000
2	»	»	» 2,000	»	»	»	»	»	»	» .	»	4,000
3	»	»	» 1,000	»	»	»	»	»	»	» .	»	3,000
1	»	»	» 384	»	»	»	»	»	»	» .	»	384
											£	24,384

N.º 40.

Francisco A. Bowen á Baring Brothers y C.ª

Londres, 13 de Noviembre de 1890.

Tengo que acusar recibo de un cheque de ustedes por £ 204.4.4 en cambio de los dos Bonos del Gobierno del Uruguay de 6 % de 1888, números 9292 y 20984, entregado á ustedes esta mañana para reemplazar los dos bonos sorteados para amortización en Marzo último.

(Firmado):—

Francisco A. Bowen.

Legación, Abril 22 de 1890.

Señores:

En el interés de que no se produzcan los enormes perjuicios que resultarían de la suspensión de los trabajos del Ferrocarril del Oeste, por efecto del no cumplimiento por parte de ustedes del contrato de 3 de Julio, el Superior Gobierno ha autorizado á esta Legación á prescindir del certificado del Ingeniero Fiscal relativo del Ferrocarril del Norte entre Montevideo y Santa Lucía, y el cual ha servido de motivo á la distinguida casa de ustedes para objetar el cumplimiento del referido contrato de 3 de Julio.

Removido, pues, ese único inconveniente opuesto por ustedes, vengo nuevamente á requerirles en nombre de mi Gobierno el cumplimiento del referido contrato,

empezando por abrir la cuenta corriente respectiva al Gobierno del Uruguay y acreditar á su favor el importe del 85 % neto del valor del Bono General y abonar en especie los certificados que por materiales espedicionados ú obras construídas se hallan en poder del constructor.

En cuanto á la emisión de los bonos, que es del exclusivo interés é incumbencia de la distinguida casa de ustedes, se verificará cuando ustedes entiendan que les conviene hacerla, estando por parte del Gobierno todo pronto para prestar el auxilio que prevé el referido contrato de 3 de Julio.

Esperando de ustedes se servirán hacerme saber á la brevedad posible su resolución ante esta nueva situación del asunto, y que se acuerda una vez más y en un todo á las manifestaciones de la distinguida casa de ustedes, me es grato saludar á ustedes con mi más distinguida consideración y estima.

(Firmado): —

Alberto Nin.

A los señores Baring Brothers y C.ª

Londres, 22 de Abril de 1890.

Excmo. señor:

Tenemos á la vista su apreciable de esta última fecha, por la cual notamos que su Gobierno ahora consiente en retirar los certificados del Ingeniero Fiscal por la cantidad de £ 319,000, para la compra del Ferrocarril del Norte entre Montevideo y Santa Lucía.

Celebraremos se sirva V. E. informarnos, además, qué medidas ha tomado el Gobierno para reembolsarnos las 300,000 £ giradas por el Banco Nacional, con los intereses y gastos correspondientes á que nos referíamos en nuestra carta de 18 de Marzo pasado.

Somos de V. E. atentos y S. S.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

Londres, Abril 13 de 1890.

En respuesta á la atenta de ustedes de fecha de ayer debo manifestarles: que habiéndose negado ustedes mismos á debitar en la cuenta del Uruguay las £ 300.000 giradas por el Banco Nacional sobre la base del certificado fiscal, única forma en que el infrascrito entendió que podían ser legalmente cubiertas por el Estado, y que ahora se dejan de lado, nada puede ofrecer á ustedes esta Legación al respecto.

Entiendo, además, que como nunca fué suficiente á ustedes la responsabilidad del Gobierno del Uruguay por el importe de los referidos giros, exigieron ustedes la directa del Banco girador, y por consiguiente, será de éste en todo caso de quien ustedes pueden exigir el reembolso ó ejecutar las cauciones ó prendas que hubiese recibido.

Dejando satisfechos los deseos de la distinguida casa de ustedes, me es grato saludarlos con mi más distinguida consideración y estima.

(Firmado):—

Alberto Nin.

Londres, 23 de Abril.

Excmo. señor:

Somos favorecidos con su atenta de esta misma fecha, y en contestación nos permitimos indicarle, que las consabidas letras por £ 300.000 fueron giradas por el Banco Nacional bajo las instrucciones directas del Gobierno.

Para evitar graves perjuicios que indudablemente hubiera sufrido el país, el Gobierno y también el Banco Nacional, y bajo la promesa positiva de que estos giros serían cubiertos á su vencimiento, consentimos con bastante repugnancia aceptarlos, aplicándolos al débito de una cuenta especial, puesto que nos era imposible aceptarlos contra los certificados del ingeniero fiscal.

En tal virtud, no podemos considerar el Contrato de 3 de Julio de 1889 restablecido hasta que las referidas £ 300.000 sean reembolsadas, según ya hemos explicado á V. E. en nuestra carta del 18 del pasado.

Somos de V. E. atentos y S. S.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

CORRESPONDENCIA

ENTRE

EL DOCTOR NIN Y BARING BROTHERS Y C.ª

REFERENTE Á LA

CANCELACION DEL CONTRATO DEL 3 DE JULIO DE 1889

TELEGRAMAS

N.º 1.

Presidente de la República, Montevideo, al doctor Nin, Londres.

Montevideo, 27 de Junio 1890.

Bowen demanda sustituir Baring en el contrato ferrocarril. Véale é indique sin demora lo que hay de positivo á fin de autorizar transferencia.

N.º 2.

Doctor Nin, Londres, al Presidente de la República, Montevideo.

Londres, 6 de Julio.

Bowen declara por escrito, que deseando cumplir con los contratos de Febrero y Abril, necesita sustituir Morton Rose á Baring, como banqueros y agentes del Gobierno, y aventajar el artículo 12 contrato, que quedaría cancelado. También autorización telegráfica para subrogación, también poder necesario mencionado en

documento del 17 de Abril, con más amplificación, necesita contestación pronta del Gobierno, tanto á consecuencia de las exigencias de la casa nueva, como para él principiar los trabajos.

N.º 3.

Presidente de la República, al doctor Nin, Londres.

Montevideo, 11 de Julio de 1890.

Conforme á lo que pide Bowen, puede V. E. transferir contratos, consultando con Baring sobre cancelación según el poder que se le envíe junto con las instrucciones.

N.º 4.

Doctor Nin, Londres, á Baring Brothers y C.ª, Londres.

Londres, 12 de Julio de 1890.

Habiendo sido informado por el contratista que la casa de ustedes le pedía solicitar del Superior Gobierno la cancelación del contrato de 3 de Julio de 1889, que ha quedado pendiente, debido á la falta de cumplimiento por parte de ustedes, agradecería me confirmasen esto, y á la vez comunicarme ustedes la forma de la cancelación á establecerse ante un notario, quien lo designarán ustedes, y también indicarme el lugar y la hora en que tal cancelación ha de ser firmada por ustedes, y aceptada por mí en nombre del Superior Gobierno.

Tengo que informarles que será de su incumbencia pagar los gastos de esta acta, como también la remuneración del notario John Venn, ante quien se extendió el Instrumento Público del 28 de Marzo último, y los gastos del procurador Ewans (número 32 Ecasteheorp E. C.), quien ha ayudado á esta Legación en el asunto.

(Firmado):—

Alberto Nin.

(*Nota por el doctor Nin*) - El documento referido (del 28 de Marzo) es la protesta que la Legación presentó á Baring Brothers y C.ª por la falta de ejecución del contrato de 3 de Julio de 1889.

N.º 5.

Baring Brothers y C.ª, Londres, á doctor Nin, Londres.

Londres, 14 de Julio de 1890.

Tenemos en nuestro poder su favorecida del 12 del corriente, cuyo contenido ha tenido toda nuestra atención.

Nos reservamos el placer de contestar á usted dentro de algunos días.

(Firmado): —

Baring Brothers y C.ª

N.° 6.

TELEGRAMA

El doctor Nin, Londres, á Presidente de la República, Montevideo.

Londres, 14 de Julio de 1890.

Bowen dice que á consecuencia de los hechos recien ocurridos, no puede continuar, por el momento, su última propuesta.

N.° 7.

Baring Brothers y C.ª al doctor Nin, Londres.

Londres, 24 de Julio de 1890.

Habiendo considerado la carta de usted del 12 del corriente, cuyo recibo acusamos, venimos ahora á aceptar la cancelación del contrato de 3 de Julio del año pasado, conforme con las bases propuestas en su carta.

Deseosos de tener nuestra entrevista con usted á fin de examinar el documento definitivo que hemos preparado, tomamos la libertad de fijar mañana (viernes) en este nuestro escritorio para la hora de la entrevista.

Esperando que esa hora le será conveniente.

Somos S. S.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 8.

Doctor Nin, Londres, á Baring Brothers y C.ª, Londres.

Londres, 26 de Julio de 1890.

Adjunto devuelvo el borrador de la "cancelación" que me dieron ustedes en el curso de la entrevista que tuve con ustedes ayer, y con la cual estoy enteramente conforme, después de hacer las modificaciones.

En mi opinión, el párrafo que principia con la última linea de la página 2 y concluye con la línea nueve de la página 3, tendrá que ser sustituído por lo que yo propongo al dorso de la misma página 3.

Esta es la primera vez que digo que ha existido cuestión ó duda alguna sobre la validez del contrato del 3 de Julio de 1889, y yo no he considerado nunca que sería á beneficio de la República del Uruguay que el contrato en cuestión fuese cancelado, y siendo aún de la misma opinión, mal podría afirmar lo contrario.

La sustitución que propongo está en perfecta armonía con los hechos del caso.

Como la cancelación del Contrato referido del 3 de Julio de 1889 se efectúa á pedido del contratista constructor Francisco A. Bowen, es necesario que este caballero aparezca, y firme y acepte por su parte la anulación; para este fin, propongo la adición del párrafo contenido á fondo de la página 4. Tendré el gusto de presentarme á su escritorio el lúnes entrante, á las 3 p. m., á caso que la "cancelación" sea lista en las condiciones antedichas.

(Firmado):—

Alberto Nin.

N.º 9.

Baring Brothers y C.ª, Londres, al doctor Nin, Londres.

Londres, 26 de Julio de 1890.

Acusamos recibo de la carta de usted de esta fecha, devolviéndonos el borrador del convenio para la cancelación del contrato de 3 de Julio de 1889, y hemos tomado la debida nota de su contenido

Consultaremos con nuestro abogado sobre la modificación propuesta por usted y prepararemos el documento final que esperamos usted convendrá en aceptar, pero como esto necesitará algunos dias, le pediríamos no venga usted el lunes como fué convenido.

Tendremos el honor de informar á usted, luego que el documento esté listo para ser firmado.

(Firmado): —

Baring Brothers y C.ª

N.º 10.

Baring Brothers y C.ª, Londres, al doctor Nin, Londres

Londres, 31 de Julio de 1890.

Refiriéndonos á nuestra carta del 26 de este mes, le suplicamos venga usted á nuestro escritorio mañana (viernes) á la 1.30 p. m., á fin de firmar el documento de cancelación del contrato de 3 de Julio.

Tenemos que informar á usted que nuestro abogado

está enteramente conforme con usted respecto á las observaciones que ha tenido á bien hacer.

(Firmado): —

Baring Brothers y C.ª

N.º 11.

TELEGRAMA

Presidente de la República, á Ministro del Uruguay, Londres.

Montevideo, 1.º de Agosto.

Suspenda transferencia del contrato Bowen y cancelación Baring hasta nuevas órdenes.

N.º 12.

Doctor Nin, Londres, á Baring Brothers y C.ª, Londres.

Londres, 1.º de Agosto de 1890.

Refiriéndome á su carta del 31 de Julio próximo pasado, y en vista de la negativa del señor Bowen á aceptar la sustitución de las obligaciones que son de la incumbencia de ustedes, á consecuencia del contrato de 3 de Julio de 1889. Como lo he declarado en la entrevista de ayer, deseo informar á ustedes, que en el caso de que el señor Bowen reconsiderase su decisión, sería necesario, para sobreguardar esta Legación, que antes de firmar el convenio relativo á la subrogación :

1.º Que el referido señor Bowen firmaría un convenio formal para la subrogación:

2.º Que en este convenio los socios del señor Bowen en sus contratos de construcción, tomarán parte á fin de evitar protestas y reclamos de terceros contra el Gobierno que tengo el honor de representar.

(Firmado):—

Alberto Nin.

N.º 13.

Baring Brothers y C.ª, Londres, al doctor Nin.

Londres, 2 de Agosto de 1890.

Tenemos el honor de acusar recibo de su comunicación de fecha de ayer, á la cual daremos toda la atención que el asunto necesita.

(Firmado):—

Baring Brothers y C.ª

N.º 14.

Doctor Nin, Londres, á Baring Brothers y C.ª, Londres.

Lóndres. 3 de Septiembre de 1890

Refiriéndome á nuestra entrevista de ayer, sobre el asunto del Ferrocarril del Oeste del Uruguay, y mientras cumplo con su pedido de recapitularlo por escrito, deseo que ustedes comprendan: que el Superior Gobier-

no desea mucho ver los trabajos del ferrocarril reempezados con el estímulo del acopio de materiales à la mano y por la estación favorable en que el país va á entrar.

El Gobierno que tengo el honor de representar, ha puesto á un lado todos los obstáculos que dificultaron el cumplimiento del contrato que ustedes voluntariamente buscaron y que fué solamente firmado por ustedes. Más aún: con el objeto de evitar inconveniencias de más importancia, el Gobierno, benévolamente convino en suspender todo procedimiento á fin de permitir y aún favorecer los pasos que el contratista señor Bowen habia tomado á pedido de ustedes y con el objeto de obtener un sustituto para llevar á cabo el contrato de 3 de Julio, pero desgraciadamente estos empeños han quedado sin resultado. Las demoras indefinidas en arreglar el asunto, vienen de día en día mas sérias y mas perjudiciales á los derechos é intereses legitimos del Uruguay, y es esa consideración de carácter tan alto é imperioso, que me obliga á pedirles de dar toda su atención al cumplimiento del contrato de 3 de Julio de 1889.

No conducirá á ninguna solución ni á nada de práctico, creer, como ustedes creen, qne los senores Morton Rose y C.ª consentirían á sustituirse en lugar de ustedes en las obligaciones contraídas por ustedes en el contrato de emisión. Esta solución es menos que factible, desde el momento que el contratista señor Bowen ha comunicado oficialmente á esta Legación que le ha sido imposible conseguir que los señores Morton Rose y C.ª firmasen los convenios que fueron preparados con el objeto de librar á ustedes.

Morton Rose y C.ª deben estar también bajo la in-

fluencia de las perspectivas adversas aducídas por ustedes (con el objeto de justificar propiamente la demora) que por el momento es imposible tomar en consideración asuntos uruguayos; es difícil ver cómo podrian ellos tomar por su cuenta el contrato del 3 de Julio de 1889, y por las mismas razones que alegan ustedes les impiden darle cumplimiento.

Y digo, que la trepidación de asumir las obligaciones del contrato de 3 de Julio, es solo por parte de Morton Rose y C.ª en conformidad con la declaración del señor Bowen; no convinieron en firmar el compromiso formal de hacer la emisión, mientras que es un hecho que ustedes compraron formalmente, por el convenio del 3 de Julio, los Bonos del Ferrocarril del Oeste del Uruguay, y que ha de ser construido por cuenta del Estado.

En esa época, como ya he tenido ocasión de recordar á ustedes, y como aparece de los mismos documentos en su poder, el contrato de compra de los Bonos del ferrocarril era buen negocio, viendo que había solicitado el contrato, y al hacerlo anulado el convenio que había hecho el contratista mismo con el Gobierno.

Pero aún en el caso de que esto no fuera así, ¿en virtud de qué principios debería dejarse sin cumplir el contrato del 3 de Julio? simplemente porque no deja á ustedes bastante provecho; y ¿con qué razón deben ser soportados por el Uruguay los perjuicios que tocan á ustedes en virtud del contrato?

Hacer tal pregunta, es resolverla, y á fin de no entrar en repeticiones inútiles, y para cumplir con mis más altos deberes como representante y aún como ciudadano, que consiste en ayudar los magistrados de mi

país, en proteger sus intereses, ruego á ustedes á dar pronta solución á este asunto.

(Firmado):—

Alberto Nin.

N.º 15.

Baring Brothers y C.ª al doctor Alberto Nin, Londres.

Londres, 15 de Septiembre de 1890.

Tenemos el honor de acusar el recibo de su comunicación del 3 del corriente, de lo cual hemos tomado nota con la debida atención.

Respecto al Ferrocarril del Uruguay, á que se refiere usted, tenemos que informarle, que sentimos mucho el curso desgraciado que este asunto ha tomado, pero al mismo tiempo deseamos hacer recordar á usted, que la responsabilidad de éste no ha sido causada por nosotros.

(Firmado): -

Baring Brothers y C.ª

BORRADOR DEL CONVENIO DE CANCELACIÓN

(Referido en cartas N.º 8 y 9)

En la ciudad de Londres el día de 1890 ante mí, Notario público de esta ciudad por autoridad real debidamente admitido y jurado, aparecieron el Supremo Gobierno de la República del Uruguay, represen-

tado en esta acta por S. E el doctor don Alberto Nin, Chargé d'Affaires de esa República, acreditado ante la corte de St. James, y casado, quien certifico y conozco, y quien obra como dice bajo autoridad plena y con poderes amplios para los objetos en adelante mencionados de la primera parte, Francisco A. Bowen, casado, de número 3 Tokenhouse Buildings en dicha ciudad de Londres, quien conozco y certifico de la segunda parte Los señores Baring Brothers y C.ª, de número 8 Bishopgate Street, ivithin en la ciudad de Londres, banqueros, representados en esta acta por socio de la dicha casa y residente en dicha ciudad, soltero, quien certifico que conozco de la tercera parte y los señores Samuel B. Hale y C.ª de Buenos Aires en la República Argentina, y de la ciudad de Londres, comerciantes representados en esta acta por Charles Henry Sanford, socio de dicha firma, casado, residente en la ciudad de Londres, quien certifico que conozco de la cuarta parte y los comparecientes declaran que en Montevideo, el dia 3 de Julio de 1889, ante el notario don Tomás de Tezanos: el Poder Ejecutivo de la República, representado por el Excmo. señor Presidente Teniente General don Máximo Tajes, y S. E. el señor Ministro Secretario de Estado para el interior don Julio Herrera y Obes de una parte, y don Gustavo Simblad como representante de la dicha casa de Samuel B. Hale y C.ª en virtud de un poder legal otorgado en la ciudad de Buenos Aires con fecha 1.º de Julio de 1889, convinieron en que los dichos señores Samuel B. Hale y C.ª tomarían por cuenta de los dichos señores Baring Brothers y C.ª los Bonos de ferrocarril emitidos por el

Gobierno de la República en virtud de la autorización de la ley de 30 de Noviembre de 1888 para la construcción por cuenta del Estado de la primera sección del ferrocarril de Montevideo á Independencia, bajo los términos y condiciones así convenidos, y á más, que los señores Baring Brothers y C.ª tendrían ciertas opciones y derechos respecto á la emisión futura de más bonos de igual clase si tales bonos fuesen emitidos.

Y los comparecientes dijeron: que habiéndose suscitado cuestiones entre las partes sobre la validez de tal acta ó convenio, y se ha considerado á beneficio de la República Oriental del Uruguay que el acta ó convenio antedicho fuese cancelado, y en efecto ha sido convenido entre los comparecientes por parte de los que respectivamente representan, que el acta ó convenio antedicho del 3 de Julio de 1889, será cancelado y de hecho declarado nulo y de ningún efecto, y sin obligación sobre uno ú otro de las partes á dicho convenio.

Y los comparecientes y cada uno de ellos dijeron y declararon: que queda mutuamente convenido por y entre la República Oriental del Uruguay ante dicho representado como ya dicho, y los señores Baring Brothers y C.ª, que el contrato antedicho de 3 de Julio de 1889 será, y por la presente es, cancelado y declarado nulo y de ningún efecto, y cada una de las partes al mismo mutuamente se descargan de todo reclamo y demanda en virtud ó en respecto de la misma y de dichos bonos referidos en esa acta y el dicho compareciente por la República Oriental del Uruguay ya dicho, y el dicho compareciente por los señores Samuel B. Hale y C.ª, declararon que el antedicho convenio será nulo y sin efecto, y que ni uno ni otro, el dicho Gobierno ó

los señores Samuel B. Hale y C.ª, tendrá reclamo alguno contra el otro con respecto á dicho contrato ó por la venta de los bonos contemplados por ese.

En fe de lo cual el dicho ha firmado este por parte del Superior Gobierno de la República Oriental ya dicho, el dicho Francisco A. Bowen ha firmado éstos con su propia firma, el dicho ha firmado éstos con la firma de Baring Brothers y C.ª, y el dicho C. H. Sanford ha firmado éstos con la firma de Samuel B. Hale y C.ª, en presencia del notario y de los testigos cuyos nombres aparecen al pie, ambos de edad y residentes en la ciudad antedicha, quienes certifico que conozco, y yo el notario dicho he también puesto mi mano y firma y mi sello de oficio.

A este punto apareció Francisco A. Bowen, casado, de 3 Tokenhouse Buildings E. C., quien certifico que conozco, y después dijo: que habiéndose impuesto del contenido de esta "descarga" (Relenso,) y con pleno conocimiento de su contenido, dijo que está de acuerdo con su contenido, y que estaba en todo conforme á ello, y también que acepta su contenido, en la parte relativa á él y en su capacidad de contratista para la construcción de la primera sección del Ferrocarril del Oeste del Uruguay y también que suscribe éste con su propia firma en presencia de mí el Notario antedicho y de los testigos cuyos nombres está subscrito á éste.

(Sustitución por el doctor Nin del párrafo 3.º en lo que antecede).

Y los comparecientes dijeron, que en vista de las dificultades que han surgido en el cumplimiento del Contrato antedicho, el contratista constructor del Ferro-

carril del Oeste del Uruguay, el dicho Francisco A. Bowen solicitó y obtuvo del Superior Gobierno de la República del Uruguay, la subrogación de los señores Baring Brothers y C.ª y los señores Samuel B. Hale y C.ª en todos sus derechos, opciones y obligaciones respecto á los Bonos del ferrocarril, á emitirse según autorización de la ley de 30 de Noviembre de 1888, para la construcción de la primera sección del Ferrocarril de Montevideo á Independencia, y la subsistencia del acta ó convenio del 3 de Julio de 1889; siendo, por consecuencia, innecesaria, ha sido convenido entre los comparecientes á favor de las partes, quienes respectivamente representan, que la antedicha acta ó convenio del 3 de Julio de 1889 será cancelada y declarado enteramente nulo y de ningún efecto, y sin obligación sobre las partes á éste.

Comisión de Fomento.

H. Cámara de Representantes:

La propuesta de arreglo de las incidencias surgidas con motivo de los contratos relativos á la construcción de los Ferrocarriles del Oeste, que fué aceptada en principio por el Poder Ejecutivo, pero que requiere aprobación ineludible de V. H., es sin disputa alguna un problema de los más difíciles que nos ha correspondido informar, tanto por la diversidad de contratos que existen como por los derechos muy discutibles que se

invocan, para pretender la solución que encierra la propuesta de 26 de Febrero último.

Por dicha propuesta se pretende que el Estado cargue con todos los perjuicios que se han ocasionado por el deficiente cumplimiento de los distintos contratos que constituyen este asunto, sin ponerse en claro en aquélla, de parte de quién ó quiénes ha estado la falta, cuestión esencial que es de nuestro deber tratar, para que V. H. pueda con toda conciencia resolver el monto de los sacrificios que se le han de imponer á la República.

No es posible convertir un informe parlamentario en un alegato judicial, pues tampoco es la misión de V. E. dictar sentencias que causen estado, pero antes de comprometer cuantiosos intereses nacionales y parte del porvenir del país, debemos sí, aunque sea ligeramente, pesar las razones que existen de una y otra parte para sancionar una propuesta de esta especie, salvando con aquel estudio nuestra inmensa responsabilidad.

Los señores Baring Brothers y C.ª, faltando al cumplimiento del contrato de 3 de Julio de 1889, por el que tomaron al firme y al precio de 85 % neto los Bonos de Ferrocarriles, son la causa primera de los males, á los que parece querer ponerse término, con la propuesta de arreglo de 26 de Febrero último.

Se dice que habiendo faltado dichos banqueros, el Gobierno, que fué quien contrató con ellos la venta de los bonos, debe responder en último término á la Empresa constructora de los ferrocarriles, de los perjuicios que aquella falta le ha ocasionado, á lo que creemos no puede deferirse sin inquirir previamente si la

Compañía también faltó á su vez y si no tiene una parte de responsabilidad en los sucesos acaecidos, con lo que, en caso afirmativo, poder disminuir sus pretensiones.

Este es el análisis en que vamos á entrar.

El artículo 10 del contrato de 28 de Febrero de 1889, dice: "El pago de las obras y sus materiales será hecho por el Gobierno, á razón de seis mil libras esterlinas oro por kilómetro de línea de cualquier naturaleza, *ó en títulos externos de la República del Uruguay, recibidos por los contratistas al precio firme de 85 °/o de su valor nominal, etc.*"

El Gobierno optó por el primer temperamento, respecto de la primera sección de la línea (de Montevideo á Colonia), esto es, á pagar en oro, á cuyo efecto formalizó el contrato con Baring Brothers á que nos hemos referido más antes, pero por el artículo 4.° del mismo se estipuló lo siguiente:

"El producido de estos bonos al tipo de 85 °/o neto, será abonado al Gobierno de la República por los señores Baring Brothers y C.ª en una cuenta especial abierta en su casa de Londres, con la denominación "Construcción de Ferrocarriles", *la cual ganará el interés que se convenga entre los señores Baring Brothers y C.ª y el contratista constructor don Francisco A. Bowen, á quien por su contrato corresponde pagar ese interés por importe de la sección ó secciones en construcción, hasta tanto no sean entregadas al Gobierno.*"

Ahora bien: para que los señores Baring abonaran el producido de los bonos, era necesario, *previamente*, que estipuláran el interés con el contratista Bowen, y de los antecedentes que obran en nuestro poder, lejos de

existir constancia de que Bowen haya cumplido con aquella condición, nos encontramos con que Baring pretende excusarse de sus obligaciones, alegando justamente que dicha cláusula no fué nunca llenada.

A fin de que no se alegue que Bowen era ajeno al contrato entre el Gobierno y Baring, como se sostiene por muchos, creemos oportuno transcribir un párrafo de la carta que en 10 de Marzo de 1890 dirigió dicho señor á la casa Baring, en cuyo documento, que V. H. encontrará íntegro entre los antecedentes que acompañan á este informe, se dice: "*En Mayo del año próximo pasado, como resultado de negociaciones entre el señor Sanford y yo, la casa de ustedes convino en comprar los bonos á emitirse, para el ferrocarril de Montevideo á Colonia, una parte de la línea. Este arreglo fué confirmado por Lord Revelstoke,* (uno de los socios de la casa de Baring) *en una entrevista que tuvo lugar en el escritorio de ustedes, y á la cual asistió el señor E. de Mallmann, de París, y yo.*"

De esto se deduce bien claramente, que el señor Bowen es uno de los principales autores del contrato de Baring con el Gobierno, y nada más justo, pues, que sostenga también su parte de responsabilidad y no pretenda arrojarla solo sobre el Estado.

Los señores Baring, que en esta fecha sentían ya el mal estado de sus negocios, y que procuraban á todo trance eximirse de nuevas obligaciones á las que no podrían hacer frente, juzgaron oportuno negar lo que Bowen, con perfecta razón aseveraba, y en la contestación que el 15 del mismo mes le dirigen, se expresan así: « Nos permitimos decirle, que usted se equivoca enteramente, en las relaciones que hace, al parecer con el

objeto de establecer que hay algún convenio entre ustedes y la casa nuestra, ó entre nosotros y los señores Mallmann y C.ª. Negamos enteramente tal cosa y rehusamos aceptar responsabilidad alguna para con usted ó esa firma social.»

Hemos transcrito este párrafo, para demostrar que no interpretamos erroneamente la carta de Bowen á Baring, y que estamos en lo cierto al decir que el mismo contratista constructor fué el autor ó agente instigador del contrato, de cuya falta de cumplimiento ahora se queja; que los señores Baring hayan pretendido negarlo, no hace aquí al caso; es muy posible que en el curso de este informe demostremos que Baring ha faltado á la verdad.

Lo que queremos evidenciar. es la participación principal de Bowen en el contrato de compra de los Bonos de Ferrocarriles, y en ese sentido proseguimos nuestra tarea.

Cuando dicho señor se persuadió de que los banqueros que él había buscado no cumplían los compromisos contraídos, en vez de exigir responsabilidad al Gobierno, si conceptuaba, como conceptúa ahora, que éste la tenía, juzgó más prudente pedir autorización para sustituir á Baring por Morton Rose, como banqueros y agentes del Gobierno. No sólo se le acordó, sino que además se autorizó al doctor Nin, nuestro Ministro en Inglaterra, para que *conforme á lo pedido por Bowen, transfiriera los contratos, consultando con Baring sobre la cancelación.*

Al devolver el doctor Nin, en carta 26 de Julio de 1890, el borrador de la "Cancelación" que le habían entregado los señores Baring, les dice á éstos: "Como la cancelación del contrato referido de 3 de Julio de

1889, SE EFECTÚA Á PEDIDO DEL CONTRATISTA CONSTRUCTOR FRANCISCO A. BOWEN *es necesario que este caballero aparezca, firme* y *acepte por su parte la anulación;* á tal fin propongo la adición del párrafo contenido al final de la página 4." (Llamamos la atención de V. H. sobre la referida adición, que fué aceptada y que agregamos íntegra en los anexos).

El 31 del referido mes, los señores Baring citaban al doctor Nin para el día siguiente, á fin de firmar el documento de cancelación, respecto del cual estaban conformes todos los interesados que lo iban á subscribir, y que lo eran: el ministro del Uruguay, doctor Alberto Nin, don Francisco A. Bowen; los señores Baring Brothers y C.ª y los señores Samuel B. Hale y C.ª, representados por don Carlos E Sanford.

Dicho documento de cancelación dice así en su parte final: « En este punto, compareció don Francisco A. Bowen, etc., y dijo: que habiéndose impuesto del contenido de este descargo, y con pleno conocimiento de él, manifiesta que está de acuerdo y en un todo conforme y también que acepta su contenido, en la parte relativa á él y en su capacidad de contratista para la construcción de la primera sección del Ferrocarril del Oeste del Uruguay, etc. »

Las negociaciones que particularmente había entablado Bowen, no le dieron el resultado que buscaba, y tampoco quiso aceptar la sustitución de las obligaciones que eran de la incumbencia de Baring, motivos por los cuales quedó sin efecto este casi contrato, que era también obra suya. El Gobierno, como se ve, defería á todas las pretensiones del contratista constructor, y aún cuando dejó á salvo sus derechos por

medio de la protesta que en 28 de Marzo de 1890 formuló la Legación en Inglaterra contra Baring, por la falta de ejecución del contrato á que estaban obligados, se abstuvo de hacer valer en forma sus derechos para no perjudicar las negociaciones de Bowen, todo lo que se deduce de la nota que en 3 de Septiembre del dicho año dirigió el doctor Nin á los señores Baring.

Existe, además, otro hecho que no puede dejarse de tomar en consideración; el señor Bowen, en vez de ceñirse estrictamente á las estipulaciones del Contrato de 3 de Julio de 1889, respecto á los adelantos de dinero que debía hacerle Baring mediante garantías, estipulación de intereses, etc.; y en caso de que aquellos banqueros no cumplieran, comunicarlo así al Gobierno para proveer lo que correspondiera, juzgó preferible solicitar préstamos de otros banqueros para pagar los materiales que adquiría en Estados Unidos, como lo dice en la nota de 10 de Marzo de 1890; esta conducta ha pretendido aprovecharla Baring, al negarle al Estado derechos para reclamarle perjuicios, significando que si alguien lo hubiera podido hacer, no era el Gobierno, sino Bowen, pero que éste tampoco se hallaba en tales condiciones, por haber acudido á solicitar préstamos de otros banqueros, en vez de ajustarse á los términos del Contrato.

Luego, es esta una nueva y muy séria falta de Bowen, que debemos tener presente al considerar sus reclamos.

Ante las dificultades que surgían para el pago de los materiales que adquiría el contratista, le quedaba á éste el recurso, dada la falta de cumplimiento de los

banqueros, de pedir al Gobierno le entregara el precio ó valor de los certificados, en Bonos al 85 %, como lo establecía el artículo 10 de su Contrato, y el de ampliación de 17 de Abril, y en lugar de seguir ese camino, que era el más correcto, optó por dirijirse á los señores Baring (nota del 25 de Febrero de 1890) en los siguientes términos:

"Deseo llamar su atención al hecho de que la falta de pago de una suma tan considerable, vencida (160,619 £ 12 s 20 a.), y la falta de alguna garantía representando esa suma, es una gran inconveniencia para mí, y desearía que ustedes se ocuparan en tomar todos los pasos necesarios para conseguir que los "Scrip Certificates" de los bonos del 6 %, la emisión de los cuales ha sido autorizada por el Gobierno, me sean entregados, caso que ustedes resuelvan no pagarme en dinero." Este pedido lo reitera con fecha 10 de Marzo.

Desde Julio de 1889 hasta dicha fecha, tuvo tiempo sobrado el señor Bowen, de reaccionar contra la falta de cumplimiento de los banqueros del Gobierno, y dirigirse contra éste, para que á su vez le cumpliera, en cualesquiera de las dos formas establecidas en el artículo 10 del contrato, cosa que no hizo, prefiriendo exigir de Baring los "Scrip Certificates" que en manera alguna podrían tener mayor valor que los Bonos de Ferrocarriles que el Estado le hubiera entregado.

Son estos hechos, H. Cámara, los que acusan responsabilidad de parte de los constructores, desde que ellos han dejado de cumplir cláusulas primordiales y han tratado de innovar el contrato de 3 de Julio, comprometiendo de esta manera su derecho, que hubiera sido indiscutible si desde el primer momento, en que

Baring, rehusándose á pagar, sin causa justificada, un giro expedidó en forma, Bowen, sin nuevos trámites, reclamara del Gobierno.

Con estos antecedentes, no podemos aconsejar á V. H. "que imponga al Estado el máximum de los sacrificios previstos," pues lo creemos asistido de derechos para pretender que los soporten equitativamente aquél y la Compañía Constructora, procurando, por una solución razonable, conciliar los intereses recíprocos.

Respecto de esté primer fundamento, surgió cierta discrepancia de opiniones entre los que subscriben, llegando alguno hasta sostener que la Empresa Constructora carece de todo derecho para exigir del Estado compensación de ningun género, y aseverando algún otro que la Empresa constructora tiene acción indiscutible para exigir una equitativa indemnización de los perjuicios que le ocasionó la falta de cumplimiento al contrato celebrado con el Gobierno.

No obstante esa divergencia de detalle, la opinión de los que subscriben es unánime, en cuanto á las conclusiones á que arriba el presente informe.

La propuesta de arreglo, en su artículo 1.º empieza por declarar rescindidos los contratos que comenzaron por el de 28 de Febrero de 1889, uno de los más onerosos que en la materia se ha celebrado en la República; y este es el principal beneficio que recibiremos, en el caso que aquélla se acepte; se dejan á salvo los derechos del Estado para reclamar contra los señores Baring por el no cumplimiento, por parte de ellos, del contrato de 3 de Julio, y ya V. H. conoce en qué forma

se han hecho valer, por el proyecto que se discute en estos momentos, y en el que á nuestro juicio no existe una recíproca compensación, pues los sacrificios que nos imponemos para con la Compañía Constructora *son muy superiores* á los que los señores Baring *se imponen respecto de la República;* y por último, el Estado se compromete á libertar á la Compañía Constructora de los reclamos que Baring les pudiera formular por los negocios que celebraron con motivo de la construcción del Ferrocarril á la Colonia.

El P. E. ha cumplido también con esta última parte, como no lo ignora V. H., pues en la transacción con Baring figura una cláusula en tal sentido, en virtud de la cual dichos banqueros entregan al Estado los derechos que les corresponden para exigir de Bowen 36,000 £ por los certificados números 1 y 2, y 25,000 £ por adelantos que le hicieron al mismo señor, ó sea un total de 61,000 £, que irán á formar en el capítulo de beneficios de la Compañía Constructora.

Para obtener la rescisión de los contratos antedichos, el Estado acuerda á la Empresa denominada «Compañía Uruguay, Limitada» la facultad de construir, según se dice, *por cuenta propia,* el Ferrocarril de Montevideo á la Colonia, con arreglo á las leyes de 1884 y 1888, y además, y á título de subvención, la cantidad de 1:200,000 £ en títulos de la Deuda Consolidada, cuya emisión se autorizó *con este exclusivo y preciso objeto,* por la ley de 7 de Octubre de 1891, y contrato celebrado en Londres con los tenedores de la Deuda Unificada, en 27 de Noviembre del mismo año.

Desde luego, cúmplenos hacer notar que la construcción de dicho ferrocarril, en la forma propuesta, no se

encuadra en ninguno de los dos sistemas económicos fijados por las leyes del 84 y del 88, pues ni es con garantía, ni por cuenta del Estado; es un sistema intermedio. de subvención anticipada, no previsto en la Legislación; contraría, asimismo, abiertamente esta concesión, que al fin y al cabo tenemos que reputarla como nueva, el artículo 17 de la ley del 88, que manda sacar á licitación pública, de acuerdo con la ley de 25 de Junio de 1860, la construcción de los ferrocarriles del Estado, como lo será éste, aun cuando lo disfruten los constructores, por el término de cuarenta años.

Sin embargo, V. H. está habilitada para autorizar esta desviación de la ley común, en atención á los intereses que están comprometidos.

Se exige que parte de la subvención se entregue en el acto de firmarse el contrato, cuya suma será equivalente al importe de los certificados impagos, expedidos á favor de la antigua Empresa, por materiales adquiridos por ella y construcciones hechas, siendo expresamente convenido que esa suma no podrá exceder de 450,000 £, aun cuando los certificados representen una cantidad mayor.

Este es un punto cuya conveniencia, en rigor, escapa á nuestra apreciación; si bien es cierto que en las distintas conferencias que celebró la Comisión, con asistencia del Ministro del ramo y del representante de la Compañía, don Miguel Carroll, asistido de su abogado, el doctor don José Pedro Ramirez, se nos exhibió un detalle de los gastos y desembolsos de la anterior Empresa, que ascendía á la abultada cifra de 486,000 £ oro sellado, no es menos exacto que la impresión de algu-

nos de nosotros fué de asombro al considerar algunas partidas de cientos de miles de pesos, realmente exorbitantes. Por otra parte, no se encuadraba en nuestra competencia apreciar el valor de materiales, estudios y construcciones, para decidir de la procedencia ó improcedencia de esta indemnización simulada, y somos de opinión de que, si en realidad se acordára á tal título, se efectuára previamente su justiprecio por las oficinas técnicas.

El señor Ministro de Fomento dijo en una de las reuniones de la Comisión, que el millón doscientas mil £ se entregaban á título de subvención de la línea y no por indemnización de perjuicios; así, pues, debemos con siderarla.

El resto, ó sean 750,000 £, se entregarán á razón de 10,000 £ por kilómetro de sección construída y abierta al servicio público, *dividiéndose la línea de la Colonia á San José, para el objeto de esta estipulación, en cuatro secciones*, dos de igual extensión en el trayecto de la Colonia al Rosario y otras dos del Rosario á San José.

Siendo la distancia entre Colonia y San José de 140 kilómetros (primera sección que ofrecen construir), puede presumirse que cuando el ferrocarril llegue al Rosario, la Compañía Uruguay, Limitada, se encontrará en posesión del millón doscientas mil £ de Deuda Consolidada, habiendo sólo construído setenta y cinco kilómetros de vía férrea, y el Estado tendrá que hacer el servicio de intereses y amortización de toda la Deuda, en cambio de aquel insignificante beneficio.

La combinación es, sin disputa, brillantísima para la Compañía Constructora, pero á todas luces desventajosa para el Estado, por cuyo motivo nos permitimos acon-

sejar á V. H. acepte la modificación racional que proponemos y que encontrará en el proyecto respectivo.

Otro de los puntos graves que ha merecido nuestra particular atención, y que fué motivo de séria controversia en las diversas reuniones de la Comisión informante, es el que comprende el artículo 16 del proyecto de arreglo, relacionado á su vez con el 3.º, 4.º y 5.º del mismo.

Los constructores dividen la línea de Montevideo á Colonia en dos secciones; la primera, de Colonia á San José, y la segunda de San José á Montevideo; piden el excesivo plazo de tres años para construir cada una de ellas, y le dan opción al Estado para que exija, en vez de construcción de la segunda de aquéllas, un ramal del Rosario á Mercedes, que se considerará sustitutivo para todos los efectos del contrato, cuyo ramal, respecto de su construcción, está en las mismas inseguras condiciones que la sección de Montevideo á San José. Si sucediera lo contrario, alguno de los que subscriben este informe, tal vez se hubiera inclinado á aprobar estas cláusulas, pero no habiéndole quedado duda de que es irrisoria tal estipulación, conviene tambien en rechazarla.

Ahora bien: estas disposiciones contenidas en los artículos 3.º, 4.º y 5.º, al parecer tan claras y terminantes, están destruídas por el artículo 16, que faculta á la Compañía, mediante una pena insignificante, á no construir dicha segunda sección. Dice asi el artículo: "Si construída la primera sección no diera principio á la segunda dentro de noventa días ó no la diese ter-

minada y abierta al servicio público dentro del término establecido en el artículo 5.º de este contrato, *quedará sin efecto, en cuanto á la construcción de la segunda sección,* pero sin derecho, la Compañía, para reclamar las acciones entregadas al Estado, etc., etc."

Esta segunda sección tiene poco más ó menos cien kilómetros, que á 4,000 £ cada uno, precio efectivo de costo, importaría 4.000,000 £ oro, y la pena ó multa que sufrirían, en el caso de no construirla, sólo asciende á 54,246 £ oro, precio actual de los valores del Ferrocarril del Norte, que se obligan á adquirir.

No es aventurado suponer que opten por este último extremo, y esa que fué nuestra sospecha desde el primer momento, nos la confirmó de una manera esplícita, no sólo el señor Ministro de Fomento, sino tambien el propio abogado del señor Carrol, doctor don José Pedro Ramírez, que al defender en el seno de la Comisión los intereses de su representado, de las objeciones que le formulamos, y concretando su argumentación dijo: "partamos de la base de 140 kilómetros (sección de Colonia á San José) que es en realidad lo que se construirá, aun cuando es muy posible que si el país sigue prosperando y ofrece alicientes, la segunda sección, ella también se construya." Estas fueron poco más ó menos sus palabras.

Cualquier duda que hubiéramos podido tener respecto á la interpretación que dábamos al artículo 16, quedaba desvanecida con aquellas palabras, y nos encontramos con el hecho dsscarnado de que la rescisión de los contratos de Ferrocarriles del Oeste, no obstante las causas que existen en nuestro favor, dando base para construir 140 kilómetros de vía férrea, costará al

Estado: 1:200,000 £ de Deuda Consolidada de 3 1/2 % de interés, más 61,000 £ oro sellado, adeudadas por Bowen á Baring, (y que se chancelan á aquél en los arreglos entre el Gobierno y los señores Baring, de que se hace cargo el Estado); más cuarenta años de explotación de la línea por parte de los constructores.

En realidad, se compromete el Estado á entregar 1:200,000 £ en títulos de Deuda Externa, tanto en el caso de construirse una línea de 140 kilómetros, como lo sería la de San José á la Colonia, cuanto si se construyese otra de 240, de Montevideo á la Colonia.

Si oneroso era el contrato de 28 de Febrero de 1889, que se busca rescindir, el actual no le aventaja mucho, y en tal virtud no nos decidimos á aconsejaros su aprobación en esta parte.

Existen causas más poderosas aún que nos obligan á aconsejar á V. H. que no acepte en tal forma estos artículos, pues hay disposición expresa, que no podemos desconocer ni alterar, que lo prohibe terminantemente, y que de prescindir de ella, ocasionaría con seguridad nuevas y fundadas reclamaciones contra el Estado.

Limitando, como se pretende, la construcción al sólo trozo de Colonia á San José, es innegable que convertimos ese ferrocarril en tributario del Central, quien le impondría la ley con sus tarifas, y los productores de aquella riquísima zona, ó tendrían que prescindir de la vía férrea, ó dejar en caso de aprovecharla, sus beneficios en las garras de la segunda Empresa, pero ésta, asimismo, es una consideración que puede reputarse de segundo orden, ante la que conceptuamos capital y decisiva.

La ley de conversión de deudas de 6 de Octubre de

1891 y el acta de ratificación subscrita en Londres en 27 de Noviembre del mismo año: por el Presidente del Consejo de Foreign Bondholders, el Presidente del Comitè de Tenedores de Títulos Uruguayos y nuestro agente financiero, doctor don José E. Ellauri, nos impiden disponer del millón doscientas mil £ de Deuda Consolidada, en la forma que se proyecta en este arreglo.

Si se tratara simplemente de una ley, tal vez nos fuera fácil modificarla ó anularla por otra posterior, pero contra lo que no podemos ir, sin arrojar sobre el Estado sérias responsabilidades, lo que no podemos desconocer ni desvirtuar en manera alguna, es el *acta de ratificación*, que importa un contrato, el más sério, respecto del cual hemos empeñado la buena fe y el honor nacional.

La ley de Octubre y el acta de ratificación, establecen que el monto de nuestra Deuda Consolidada será de £ 20:500,000, de la que sólo se emitirá de inmediato la cantidad de £ 19:300,000, « y el resto, ó sea la cantidad de 1:200,000 £ equivalentes á 5:640,000 pesos, ÚNICA Y EXCLUSIVAMENTE en el caso de que sea aprobado por el Cuerpo Legislativo *el contrato sobre* TERMINACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE MONTEVIDEO Á LA COLONIA á que hace referencia el artículo 4.º de la presente ley, etc.,» y el artículo 4.º tampoco deja lugar á dudas, pues dice así: « Queda facultado el Poder Ejecutivo para iniciar arreglos con la Empresa constructora del ferrocarril de Montevideo á la Colonia, y la casa financiera que tomó á su cargo la emisión de los Bonos de Ferrocarriles correspondientes á esa línea, tomando por base máxima la cantidad de 5:640.000 pesos de Deuda Consolidada, autorizada por esta ley, y con

el objeto de asegurar *la terminación de la construcción de esa vía férrea.* »

Ante estas cláusulas tan imperiosas como claras, pues no admiten dos interpretaciones, que exigen terminantemente que se construya el ferrocarril de Montevideo á la Colonia, y no simples secciones, nos es imposible aprobar un contrato, por el que sólo se obligan los constructores á ejecutar una parte, en cambio del millón doscientas mil £, destinadas exclusivamente á la realización del todo.

Es posible que el Poder Ejecutivo no haya tenido presente estas disposiciones de la ley de conversión, al aprobar el proyecto de arreglo, pues á haberlas recordado, estamos seguros, habría exigido de la Compañía Uruguay, Limitada, una aclaración expresa, por la que se garantizára la construcción de toda la línea.

En virtud de lo que dejamos dicho, modificamos estos artículos, poniéndolos en consonancia con las leyes y contratos á que hemos hecho referencia.

Debemos, de paso, hacer presente, que al rescindirse el contrato de 28 de Febrero de 1889, por el que se construían estos ferrocarriles por cuenta del Estado, y aceptándose el actual en que se dice en su artículo 2.º que la Compañía toma á su cargo, *por cuenta propia*, la construcción de esta línea, debe quedar subsistente el primitivo trazado que fija la ley de 1884, que sólo se modificó por aquella condición, y que es el siguiente (inciso 2.º del artículo 1.º) "Ferrocarril de Montevideo á la Colonia, pasando por la barra de Santa Lucía ó paso de Belastiquí, por las colonias y pueblo del Rosario."

Nos queda, por último, considerar los artículos 6.º y 7.º del proyecto de arreglo, que comprenden la nueva negociación sobre el ferrocarril del Norte.

La Compañía Uruguay, Limitada, se obliga por una parte á adquirir las 800 acciones que de aquella Empresa posee el Estado, pagándoselas al precio de 30 %, para luego devolvérselas conjuntamente con 800 más, que se verá en la necesidad de comprar en plaza; entregará, asimismo, la cantidad necesaria, en títulos de Deuda pública ó en oro, para que el Estado obtenga las restantes y á los seis meses de sancionado este contrato; se obliga además, á adquirir el 50 % de las obligaciones hipotecarias que tiene en circulación la Empresa del Norte, ó en su defecto entregará el equivalente en dinero efectivo, calculado á razón de 80 % del valor nominal de dichas obligaciones.

Estas operaciones, de resultados aleatorios fueron explicadas por el señor Ministro, pretendiendo demostrarnos su utilidad, bajo el punto de vista de que el Estado, haciéndose dueño de este ferrocarril, podía entregarlo, con otros valores más, á la Junta E. Administrativa de Montevideo, chancelando en esta forma parte del crédito que tiene el Municipio contra el Banco Nacional, y asegurándole también una entrada segura á la Capital, al Ferrocarril de la Colonia, en el futuro.

Si se tiene en cuenta que este futuro es muy remoto, y que para entonces es muy posible que la concesión de dicho ferrocarril haya fenecido, pasando á ser propiedad del Estado lisa y llanamente, y que no obstante las obligaciones que contrae la Compañía Uruguay, Limitada, el Estado no se hace, por tales

hechos, único y exclusivo propietario de la Empresa para poder disponer de ella como juzgare conveniente, no creemos que valga la pena mantener esta negociación y que por el contrario, debe exonerarse á la Compañía Uruguay, Limitada, de estos sacrificios que se le imponen aprovechando en cambio esa ventaja, en reducir en una cantidad proporcional la subvención que se le acuerde, cuya reducción calculada consignamos en el proyecto de modificaciones.

Son estos los puntos principales que á nuestro juicio deben ser modificados, tanto por exigirlo leyes y contratos que no podemos derogar, como las propias conveniencias del país, á todo lo que nos da derecho la situación en que se encuentra el Estado respecto de la Compañía constructora, como creemos haberlo demostrado al principio.

Encontrará asimismo V. H. en el proyecto cuya sanción os aconsejamos, otras aclaraciones al contrato de arreglo, que no por ser de detalle son menos necesarias, puesto que en esta clase de asuntos no conviene dejar puntos obscuros ó dudosos, que se hagan valer más tarde en contra nuestra.

Con las modificaciones aconsejadas, puede el P. E. aceptar la propuesta de arreglo formulada por la Compañía Uruguay, Limitada, para la rescisión del contrato de 28 de Febrero de 1889 y la construcción del Ferrocarril de Montevideo á la Colonia.

V. H. se servirá excusar la extensión de este informe,

en atención á la importancia excepcional del asunto que lo motiva.

Despacho de la Comisión, Setiembre 26 de 1894.

Gregorio L. Rodriguez—Evaristo G. Ciganda—Jacinto Casaravilla —Antonio Bachini.

MODIFICACIONES Á LA PROPUESTA DE ARREGLO FORMULADA POR DON MIGUEL CARROLL Á NOMBRE DE LA COMPAÑÍA URUGUAY, LIMITADA.

Artículo 1.° El original de la propuesta.

Art. 2.° agregar al final: Con excepción del que prescribe el artículo 12 de la ley de 1884, y que se refiere á la garantía acordada por la Nación.

Art. 3.° sustitutivo: La línea se compondrá de dos secciones que se fijarán de común acuerdo entre el Gobierno y la Compañía constructora, bajo la base del trazado que fija la referida ley de 1884, y que es de Montevideo á la Colonia, pasando por la barra de Santa Lucía ó paso de Belastiquí, por las colonias y pueblo del Rosario.

Art. 4.° que sustituye al 4.° y 5.° de la propuesta: La Compañía Uruguay, Limitada, no podrá demorar, salvo caso de fuerza mayor, más de dos años en construir y dejar abierta al tráfico público respectivamente cada

una de las dos secciones á que se refiere el artículo anterior.

Art· 6 o, 7.o y 8.o eliminados.

Art. 9.o de la propuesta, que pasa á ser 5.o: Eliminar el párrafo que dice: "así como la parte de la línea del Ferrocarril del Norte que se incorpore según lo estipulado en el artículo anterior".

Art. 10. que pasa á ser 6.o: El original de la propuesta.

Art 11, que pasa á ser 7.o: En el acto de firmarse el contrato, el Estado dará á la Compañía una orden contra los señores Glyn, Mill Curie y C.a, para que éstos á su vez le entreguen á aquélla, la cantidad de 200,000 £ en títulos de la Deuda Consolidada, cuyo anticipo se efectúa en compensación de los adelantos que hizo la anterior Empresa, hoy representada por la Compañía Uruguay, Limitada, por estudios y compra de materiales.

Art. 12, que pasa á ser 8.o: El resto de la subvención, ó sea £ 884,587 de Deuda Consolidada, se entregará á razón de 221,146 £ 75 centésimos, construida y abierta al servicio público, á cuyo efecto se subdividirá toda por sección la línea en cuatro secciones de igual extensión.

Art. 13, que pasa á ser 9.o: Los títulos de la Deuda Consolidada que el Estado debe entregar á la Compañía, conforme á lo estipulado en el artículo 7.o, devengarán los intereses pactados en la ley y contratos que autorizaron su emisión, á partir del 1.o de Enero de 1895, y los que se entreguen con arreglo á lo dispuesto en el artículo 8.o, ó sea por secciones construídas, los devengarán desde la fecha de su entrega.

Para la amortización se tomarán por base las mis-

mas fechas respectivamente. Los bonos serán en un todo iguales á los títulos de Deuda Consolidada ya en circulación.

Art. 14, que pasa á ser 10: El original de la propuesta.

Art. 15, que pasa á ser 11: El original de la propuesta.

Art. 16. Es inútil, dada la nueva forma que se proyecta, de la entrega de la subvención.

Art. 17, que pasa á ser 12: Si construída la primera gran sección, esto es, la mitad de la línea, no construyese la Compañía la segunda, y el Estado decidiese construirla por su cuenta, ó hacerla construir por terceras personas, podrá á ese solo objeto, expropiar la primera sección al precio de £ 3.000 por kilómetro. El Estado podrá usar de ese derecho dentro del término de 18 meses, contados desde la terminación de dicha parte de la línea; podrá asimismo expropiarla dentro de ese mismo término, aunque no sea para continuarla, á razón de £ 3.250 por kilometro; podrá, por último, entrar en el usufructo y posesión de toda la línea, y en cualquier tiempo, durante los 40 años, á razón de £ 4.000 por kilómetro, realizando el pago al contado y en efectivo, al efectuarse la traslación de dominio.

Arts. 18 y 19, que pasan á ser 13 y 14: Los mismos de la propuesta.

Despacho de la Comisión, Septiembre 26 de 1894.

Rodríguez — Ciganda — Casaravilla —Bachini.

Arreglo en la forma que lo propone la Comisión de Fomento

Artículo 1.º Queda rescindido el Contrato de Construcción de los Ferrocarriles del Oeste de 28 de Febrero de 1889, celebrado entre el Estado y los señores Barreto, Caymari y Cleminson, transferido por esos señores á don Francisco A. Bowen, á quien se asociaron los señores Mallmann y Compañía, según contrato de 2 de Julio de 1889, y que ambos transfirieron á la Compañía Uruguay, Limited, con acuerdo del Gobierno, según contrato de 31 de Diciembre de 1891.

La rescisión á que se refiere este artículo, deja subsistente todos los derechos que puedan corresponder al Estado contra los señores Baring Brothers y C.ª, por el no cumplimiento, por dichos señores, del contrato de 3 de Julio de 1889, y no afecta las relaciones jurídicas entre los señores Baring Brothers y C.ª, y la Compañía del Uruguay, Limitada, determinadas por los hechos producidos á consecuencia del contrato que se rescinde, y del 3 de Julio de 1889, á que acaba de hacerse referencia.

El Estado se compromete á comprender en cualquier arreglo que celebrase con los señores Baring Brothers y C.ª, á mérito de los derechos que se reserva por este artículo, la renuncia, por parte de dichos señores, de toda y cualquier reclamación á que se consideren con derecho contra la Compañía Uruguay, Limitada, ó sus causantes, por razón de los hechos consumados, en virtud de los contratos de 28 de Febrero de 1889, y de 3 de Julio del mismo año.

Art. 2.° La Compañía Uruguay, Limitada, toma á su cargo, por cuenta propia, la construcción de la parte de línea comprendida entre las ciudades de la Colonia y Montevideo, sometiéndose, en cuanto á su construcción y explotación, á las leyes de ferrocarriles de 27 de Agosto de 1884 y 30 de Noviembre de 1888, y decretos reglamentarios respectivos, en cuanto le sean aplicables, y gozando asimismo de los derechos y privilegios establecidos en dichas leyes y decretos en favor de las Empresas constructoras de ferrocarriles, con excepción del que prescribe el artículo 12 de la ley de 1884, y que se refiere á la garantía acordada por la Nación.

Art. 3.° La línea se compondrá de dos secciones que se fijarán de común acuerdo entre el Gobierno y la Compañía Constructora, bajo la base del trazado que fija la referida ley de 1884, y que es de Montevideo á la Colonia, pasando por la Barra de Santa Lucía ó paso de Belastiquí, por las colonias y pueblo del Rosario.

Art. 4.° La Compañía Uruguay, Limitada, no podrá demorar, salvo caso de fuerza mayor, más de dos años en construir y dejar abierta al tráfico público respectivamente cada una de las dos secciones, á que se refiere el artículo anterior.

Art. 5.° La línea que, conforme á este contrato, construye la Compañía Uruguay, Limitada, cualquiera que sea su extensión, pasará á ser propiedad del Estado, á los cuarenta años de construída y abierta al servicio público, pudiendo la Compañía conservar la propiedad por noventa años, conforme al artículo 8.° de la ley de ferrocarriles de 30 de Noviembre de 1888, mediante la

devolución al Estado de las sumas que haya desembolsado por concepto de la subvención, inclusive intereses, en la misma forma y especie en que se hayan hecho los desembolsos.

Art. 6.º El Estado entregará á la Compañía Uruguay, Limitada, á título de subvención, la suma de £ 1:200.000 nominales en títulos de la Deuda Consolidada, cuya emisión se autorizó para el objeto preciso de este contrato, según la ley de 7 de Octubre de 1891 y contrato celebrado en Londres con los tenedores de la Deuda Unificada en 27 de Noviembre del mismo año.

Art. 7.º En el acto de firmarse el contrato, el Estado dará á la Compañía una órden contra los señores Glyn Mill Currie y C.ª, para que éstos á su vez le entreguen á aquélla la cantidad de £ 200,000 en títulos de la Deuda Consolidada, cuyo anticipo se efectúa en compensación de los adelantos que hizo la anterior Empresa, hoy representada por la Compañía Uruguay, Limitada, por estudios y compra de materiales.

Art. 8º El resto de la subvención, ó sean £ 884,587 de Deuda Consolidada, se entregará á razón de 221,146 £ 75 centésimos, por sección construída y abierta al servicio público, á cuyo efecto se subdividirá toda la línea en cuatro secciones de igual extensión.

Art. 9º Los títulos de la Deuda Consolidada, que el Estado debe entregar á la Compañía, conforme á lo estipulado en el artículo 7.º devengarán los intereses pactados en la ley y contratos que autorizaron su emisión, á partir del 1.º de Enero de 1895, y los que se entreguen con arreglo á lo dispuesto en el artículo 8.º, ó sea por secciones construídas, los devengarán desde la fecha de su entrega.

Para la amortización se tomarán por base las mismas fechas respectivamente Los bonos serán en un todo iguales á los Títulos de Deuda Consolidada ya en circulación.

Art. 10. Todo el líquido producto de la línea que se construya, conforme á este contrato, que exceda del 7 °/₀ sobre el capital invertido en su construcción, fijado á razón de £ 5,000 por kilómetro, será devuelto al Estado hasta la completa chancelación de la subvención recibida. Cualquiera suma que á ese título recibiese el Estado, se llevará en cuenta á la Compañía en el caso que hiciese uso de la facultad que se reserva por el artículo 5.° de conservar la propiedad hasta los noventa años.

Art. 11. En el caso de no construirse la primera sección en el plazo y condiciones estipulados, salvo el caso de fuerza mayor, la Compañía devolverá la subvención recibida del Estado, quedando afectado al cumplimiento de esta obligación la línea construída y materiales en poder de la Compañía, sin perjuicio de las demás acciones que correspondan al Estado para el reembolso de las cantidades que hubiese recibido á título de subvención.

Art. 12. Si construída la primera gran sección, esto es, la mitad de la línea, no construyese la Compañía la segunda, y el Estado decidiese construirla por su cuenta, ó hacerla construir por terceras personas, podrá, á ese solo objeto, expropiar la primera sección al precio de 3,000 por kilómetro. El Estado podrá usar de ese derecho dentro del término de diez y ocho meses contados desde la terminación de dicha parte de la línea; podrá asimismo expropiarla dentro de ese mismo tér-

mino, aunque no sea para continuarla, á razón de £ 3,250 por kilómetro; podrá, por último, entrar en el usufructo y posesión de toda la línea, y en cualquier tiempo, durante los cuarenta años, á razón de £ 4,000 por kilómetro, realizando el pago al contado y en efectivo, al efectuarse la traslación de dominio.

Art. 13. En el acto de firmarse el contrato definitivo, el Gobierno entregará á la Compañía una orden contra los señores Baring Brothers y C.ª, para que les sea devuelto el depósito, que en su poder hicieron los señores Mallmann y C.ª y que pertenece á la Compañía, importando £ 36,000 valor nominal, en títulos de la Deuda Unificada, convertida con bonificación en Deuda Consolidada, inclusive los intereses de dichos Bonos que hubiesen percibido, cuyo depósito tuvo por objeto garantir el cumplimiento del Contrato de Construcción de 28 de Febrero de 1889 que queda rescindido.

Art. 14. La Compañía Uruguay, Limitada, podrá transferir este contrato á otras personas, con acuerdo del Gobierno.

Comisión de Fomento en minoría.

H. Cámara de Representantes:

El P. E. somete á la aprobación del Cuerpo Legislativo un contrato celebrado con la " Compañía Uruguay, Limitada," causa habiente de la Empresa Constructora de los Ferrocarriles del Oeste, para solucionar, según se expresa en el preámbulo de dicho contrato, las re-

clamaciones y conflictos á que ha dado lugar el no cumplimiento, por parte de los señores Baring Brothers, al contrato de 3 Julio de 1889, por el cual tomaron esos señores, al firme y al precio de 85 % de su valor nominal, los bonos que el Estado fué autorizado á emitir para hacer frente al costo de esas líneas, conforme al contrato celebrado con los señores Barreto, Cleminson y Caymari el 28 de Febrero 1889.

Como no acompañasen á ese contrato los antecedentes necesarios para formar opinión al respecto, la Comisión propuso, y la Honorable Cámara resolvió, que se pidiesen al Poder Ejecutivo, y en efecto fueron remitidos, y la Comisión los tiene á la vista para expedirse después de estudiados con la detención y la madurez que lo reclama la importancia de los intereses comprometidos en la solución que se propone; y pasa á desempeñar su cometido.

Los antecedentes del asunto son los siguientes:

Autorizado el Poder Ejecutivo por la ley de 27 de Agosto de 1884, contrató la construcción de la línea de Montevideo á la Colonia con don Francisco L Barreto, y la de San José á Carmelo, Palmira y Mercedes con don James Cleminson, por cuenta propia y con la garantía del Estado de un interés de 7 % sobre un costo convencional. Más tarde, al señor Cleminson se asoció don Bernardo Caymari.

Por la ley de 30 de Noviembre de 1888 se modificó en parte el trazado general de los ferrocarriles y se autorizó la construcción de las diversas líneas por cuenta del Estado y á licitación pública, haciéndose excepción, respecto de esta formalidad, para con las ya concedidas á particulares, y cuyos concesionarios consintiesen, á

solicitud del Gobierno, en construirlas por cuenta del Estado, estableciéndose, sin embargo, que el precio de construcción en ningún caso podría ser mayor de *seis mil libras esterlinas por kilómetro*.

Usando de esa facultad, el P. E. convirtió las concesiones otorgadas á los señores Barreto y Cleminson, conforme al régimen adoptado por la ley de 1884, construcción de las líneas férreas por cuenta de los particulares constructores y garantía de un 7 % de interés sobre un costo de £ 5.000 por kilometro, en un contrato de construcción por cuenta del Estado, que lleva la fecha de 28 de Febrero de 188), como ya se ha dicho, y en el cual se refundieron en una ambas concesiones, dándose á la línea este trazado: de Montevideo á Mercedes é Independencia, pasando por el Rosario Oriental, siguiendo la cuchilla entre Colla y Rosario hasta su bifurcación en la Cuchilla Grande y ésta hasta Mercedes, con tres ramales: uno del pueblo del Rosario á la ciudad de la Colonia, y otro de las Puntas del Perdido á Carmelo y Palmira y otro á Dolores por la cuchilla que divide aguas á San Salvador.

Las bases fundamentales de este contrato fueron las siguientes:

1.º) El Gobierno debía hacer el pago de las obras y sus materiales á razón de £ 6,000 por kilómetro ó en títulos externos de la República recibidos por los contratistas al precio firme de 85 % de su valor nominal. Estos títulos serían emitidos en Europa en libras esterlinas ó su equivalente, con el interés de 6 % anual, pagados por semestres, y 1 % también anual de amortización acumulativa, que principiaría doce meses después de abiertos al servicio público los primeros cien

kilómetros de vía, debiendo pagarse los cupones de intereses y amortización en libras esterlinas ó su equivalente, en Europa, por la casa ó Banco que de común acuerdo designasen el Gobierno y los contratistas.

2.º) Los títulos se denominarían "Western Railway Mortgage Bonds", y para el pago de su capital é intereses, el Gobierno de la República empeñaba su buena fe y las rentas generales de la Nación, y en concepto de garantía adicional durante la existencia de los títulos emitidos para la construcción de estos ferrocarriles, se comprometía á gravar é hipotecar con toda la fuerza de la ley en favor de una junta de fideicomisarios nombrada por los Representantes de los tenedores de títulos de los ferrocarriles del Oeste, con sus ramales á construir con todos sus materiales fijos y rodantes, estaciones, telégrafos y accesorios, obligándose además á aplicar al puntual pago de intereses y amortización de los mencionados títulos las rentas y beneficios de cualquier clase producidos por la explotación de los ferrocarriles objeto del contrato y todos sus ramales, deducidos los gastos de conservación y administración.

3.º) El Gobierno no podría en ningún caso alterar las condiciones de los títulos, reducir sus intereses ó amortización ni imponerles contribuciones y gravámenes, pero podría rescatarlos á la par en cualquier momento.

4.º) Los títulos serían emitidos al público por los contratistas en las épocas y por las cantidades que considerasen necesarias, pero con posterioridad al 31 de Diciembre de 1889. Antes de ese tiempo sólo podrían hacerlo con anuencia de los señores Baring Brothers de Londres, pero no podrían servirse de dichos títulos

para entregarlos en garantía de las operaciones que realizasen.

5.º) El Gobierno no estaría sujeto á responsabilidad alguna por diferencia que pudiese resultar contra los tomadores al firme de los títulos, en el caso que éstos fuesen emitidos ó colocados á tipo menor que el fijado para su aceptación en pago de la construcción. En el caso de que el precio de la emisión fuese superior al tipo por el cual los contratistas hubiesen vendido los bonos á un Sindicato ó banquero, el Gobierno autorizaría á la casa bancaria depositaria, para que después de subscrita la emisión, entregase inmediatamente al Sindicato ó al banquero la diferencia que resultase entre el precio por el cual los contratistas hubiesen vendido los títulos al Sindicato ó banquero y el precio de emisión al público.

6.º) El producto de los títulos sería depositado en una casa bancaria en Europa, que sería elegida de común acuerdo entre el Gobierno y los contratistas, y sería exclusivamente aplicado al pago de los certificados de los ingenieros por obras efectuadas y materiales suministrados de conformidad con el contrato y pliego de condiciones, debiendo dichos certificados pagarse á presentación por la casa depositaria.

7.º) El Gobierno nombraría un ingeniero y los ingenieros ayudantes que considerase conveniente con el objeto de fiscalizar las obras construídas y el ingeniero así nombrado daría á los contratistas, durante los siete primeros días de cada mes, á más tardar, un certificado detallado de las obras hechas durante el mes anterior y de conformidad con los precios estipulados.

8.º) El Gobierno nombraría un Inspector en Europa,

cuyo sueldo sería marcado de común acuerdo entre el Gobierno y los contratistas y pagado por éstos, debiendo dicho empleado inspeccionar todos los materiales antes de su embarque y transporte á las obras, de conformidad con los precios unitarios estipulados con el Gobierno. Si dicho Inspector dejaba de inspeccionar los referidos materiales prontos para ese objeto dentro de los ocho días siguientes á la notificación que se le hiciese por escrito, los contratistas quedaban autorizados para proceder á su embarque, y el conocimiento de dichos materiales y la póliza de seguro sería en el caso, comprobante bastante para exigir el pago correspondiente.

9.º) Los contratistas pagarían los intereses de los títulos afectados á la construcción de las secciones no entregadas al Gobierno, pero una vez verificada la entrega, dichos intereses serían de cuenta del Gobierno.

10.º) Al presentar los contratistas los certificados que pudiesen haber recibido por obras hechas ó materiales embarcados, la casa bancaria, depositária del producto de los títulos, pagaría inmediatamente á los contratistas el valor de dichos certificados en libras esterlinas.

11.º) Los contratistas debían depositar en un establecimiento bancario europeo la garantía establecida por la ley de 30 de Noviembre de 1888 que autorizó la celebración del contrato de que se trata.

Este contrato con las cláusulas fundamentales relacionadas y las demás accesorias y complementarias, se encuadraba dentro de las prescripciones de la ley ya citada de 30 de Noviembre de 1888, y á ese respecto ninguna comprobación debe producir esta Comisión, por cuanto ese contrato fué aprobado por el Cuerpo

Legislativo después de celebrado, en estos términos textuales:

«El Senado y Cámara de Representantes. etc., decretan: Artículo 1.º Apruébase el contrato de construcción de los Ferrocarriles del Oeste, que fué celebrado por el P. E, con fecha 28 de Febrero de 1889, con los señores Barreto, Caymari y Cleminson, etc.»

(Ley de 8 de Febrero de 1890.)

Este contrato fué transferido á don Francisco A. Bowen, el señor Bowen asoció á la Empresa á los señores Mallmann y C.ª mediante el compromiso que éstos contrajeron de suministrar el capital, y más tarde uno y otro transfirieron sus derechos á la actual Compañía que acaba de celebrar con el P. E. el contrato sometido á la aprobación de la H. Asamblea General, procediéndose en esas sucesivas transferencias con acuerdo del P. E., referencias que hace la Comisión para explicar la personería de esa Compañía en el momento actual.

Hecha esta digresión necesaria, continúa esta Comisión en minoría relacionando los antecedentes del asunto.

Como se ha visto por el contrato de 28 de Febrero de 1889, celebrado con los señores Barreto, Cleminson y Caymari, el Estado podía abonar el precio de la construcción á los contratistas, ó bien en oro sellado ó en títulos externos de 6 % de interés y de 1 % de amortización anual al tipo de 85 % y el P. E. optó por el primer extremo para la construcción de la primera sección (de Montevideo á la Colonia) resolviendo enajenar, como en efecto enajenó por contrato de 3 de Julio del mismo año (1889), á los señores Baring Brothers y C.ª, los títulos correspondientes al precio de la línea (1:440,000 £ oro sellado).

Las condiciones de esta enajenación fueron las siguientes:

1.ª Los señores Baring Brothers tomaron los bonos al firme y al precio de la ley (85 %), libres de todo gasto, debiendo abonar al Gobierno de la República el producido de estos bonos, al tipo referido de 85 % neto en una cuenta especial abierta en su casa de Londres, con la denominación «Construcción de Ferrocarriles», la cual ganaría el interés que se conviniese entre los secores Baring Brothers y C.ª y el contratista constructor ñon Francisco A. Bowen, á quienes correspondería pagar el interés por el importe de la sección ó secciones en construcción hasta tanto no fuese entregada al Gobierno.

2.ª Con el producto de los Bonos abonados á la cuenta especial del Gobierno, los señores Baring Brothers debían atender á los siguientes pagos:

a) Certificado de los Ingenieros Fiscales por el importe de materiales de acuerdo con lo estipulado en el contrato de construcción de 28 de Febrero.

b) Pago de los giros que haga el Banco Nacional contra certificados de los Ingenieros Fiscales para el pago de trabajos de construcción y demás estipulados en el citado contrato de 28 de Febrero.

c) Remisión de fondos para pago de trabajos y gastos que el Gobierno requiriese de acuerdo con dicho contrato.

3.ª El Gobierno acreditaría en Londres un agente especial con poderes ámplios para firmar los bonos en

nombre de la República, y llenar todas las formalidades relativas á la emisión, y asimismo los Ingenieros Fiscales, que tanto en Europa, como en la República, debían visar los certificados por materiales y trabajos que los señores Baring Brothers debían pagar.

4.ª El Banco Nacional remitiría á Londres á los señores Baring Brothers y C.ª por cuenta del Gobierno, el dinero necesario para el servicio semestral de intereses y amortización de los bonos correspondientes á las secciones terminadas y recibidas por el Gobierno.

Las demás condiciones son simplemente complementarias de estas bases fundamentales.

El Gobierno autorizó á su Ministro en Londres para firmar los bonos y llenar todas las formalidades relativas á la emisión, y nombró asimismo al ingeniero, que en esta ciudad debía expedir los certificados de las obras realizadas y al que en Londres debía certificar el embarque de los materiales adquiridos por la Empresa constructora y destinados á la construcción.

Por su parte, la Empresa constructora, depositó la garantía estipulada en el contrato de 28 de Febrero, inauguró solemnemente las obras y dió principio á la construcción, dentro del plazo estipulado en el contrato.

Los ingenieros del Gobierno, expidieron sucesivamente los correspondientes certificados por terrenos expropiados, por terraplenes y desmontes, y por materiales adquiridos en Europa y embarcados para esta ciudad y para la Colonia, hasta la suma de £ 26,544 19^s 8^d en Montevideo y hasta la de £ 201,544.16^s 8^d en Londres, y esos certificados fueron rechazados por los señores Baring Brothers con excepción de los dos primeros números 1 y 2 emitidos en Londres, y que pagaron

protestando sin embargo que no los pagaban por razón del contrato de adquisición de los bonos.

Los señores Baring dieron por fundamento de su negativa, ciertas dudas que tenían acerca de la legalidad de ciertas cláusulas del contrato: y los constructores han sostenido siempre, y sostienen ahora mismo, que la verdadera y única causa de esa negativa, fué la depreciación que se produjo en los títulos de Deuda de la República en el tiempo que transcurrió, desde el contrato de 3 de Julio, hasta la expedición de los certificados, observando que el contrato fué aprobado por la ley de 8 de Febrero de 1890, y los señores Baring Brothers persistieron en su negativa.

Según los antecedentes que tiene á la vista esta Comisión, el P. E., instado por los constructores, no dejó un momento de instar á su vez para que cumpliesen el contrato, confiándose esas gestiones al Encargado de Negocios de la República en Londres, doctor don Alberto Nin, quien las llevó hasta el extremo de formular las más enérgicas y solemnes protestas.

Los constructores, según consta de sus representaciones al Gobierno, pretenden que los perjuicios que están sufriendo á consecuencia de no haberse cumplido el contrato de construcción por el Estado, debido á que á su vez los señores Baring Brothers dejaron de cumplir el de adquisición de los bonos, no están sólo representados por los materiales comprados y deteriorados y por las obras construídas é inutilizadas que debieron estar pagas desde hace cuatro años, y no lo están, sinó también por rescisión de contratos de compra de materiales que no pudieron recibir, por los gastos del personal de una administración que montaron sobre la base de la

construcción de una línea de más de seiscientos kilómetros, y que tuvieron que conservar en toda su integridad durante tres años, ya porque con la mayor parte de los empleados superiores tenían contratos celebrados con plazo determinado, ya porque esperaban de un momento á otro solucionar las dificultades y recomenzar las obras, y asimismo por varios otros conceptos explicables y justificados. A ese respecto se ha llegado á fijar y á ofrecerse por los contratistas la justificación de sus propios libros y documentación en su poder.

Los constructores pretenden haber desembolsado hasta la fecha al rededor de *quinientas mil libras*.

En cuanto á lo primero, al no cumplimiento por parte de los señores Baring Brothers del contrato de 3 de Julio por el cual tomaron los Bonos al firme y se obligaron á atender con su producto al pago de los certificados que los Ingenieros Fiscales expidiesen sobre el importe de los materiales y trabajos de construcción de la línea de la Colonia á Montevideo, no cabe ya discusión, desde que los propios señores Baring Brothers han confesado el hecho en el contrato que celebraron con el P. E. el 27 de Febrero del corriente año, y que informado ya por la Comisión de Hacienda de esta H. Cámara se encuentra á la consideración de V. H.; y en cuanto á lo segundo, no ha creído la Comisión deber entrar al examen de los detalles ofrecidos por la Compañía constructora.

Es indudable que se ha producido un grave conflicto y se han originado perjuicios de consideración que exigen una solución inmediata, reparadora y equitativa, para evitar precisamente que estos perjuicios se hagan más considerables, y haya más tarde más dificultades

para solucionar el conflicto, y que los sacrificios por parte del Estado sean mayores.

El punto de comparación que debe tomarse para apreciar las ventajas ó los perjuicios del arreglo proyectado es lo que habría costado ó costaría al Estado el Contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889 llevado á debido efecto. Porque es claro que si este arreglo no se aprobase, quedarían en pié los derechos y obligaciones creados por el contrato primitivo de construcción, cuya efectividad podrían exigir los contratisas en caso extremo. El mejoramiento de nuestra situación financiera y la elevación de nuestro crédito público en el exterior, puede hacer posible hoy lo que era acaso imposible hace un año.

Hay que partir, pues, de ese supuesto y precisar cuál de los dos contratos ofrece mayores ventajas al Estado; si el de 28 de Febrero de 1889 ó el sometido á la consideración de Vuestra Honorabilidad.

Desde luego, conviene observar que dada la crisis desastrosa que se produjo apenas celebrado el Contrato de Construcción de 28 de Febrero de 1889, no habría sido lo mejor que ese contrato hubiese podido llevarse á término y se hubiera llevado.

Esa obra estaba calculada en el concepto de la creciente y asombrosa prosperidad de principios del año de 1889, y como es notorio, á fines de ese mismo año ocurrió el desastre, cuyas consecuencias se sienten todavía.

Si los señores Baring Brothers hubiesen cumplido el contrato de 3 de Julio, conforme al cual tomaron al firme los Bonos correspondientes á la primera sección (de Montevideo á la Colonia), y si la Empresa construc-

tora los hubiese recibido al tipo del contrato por la segunda sección y sus ramales, tal emisión de Bonos de 6 % de interés y 1 % de amortización para pagarse del costo total de la línea, se habría elevado á la suma de £ 3.600.000 en oro ó en Bonos á razón de 85 % £ 4.235.294, y el servicio de esa Deuda se elevaría hoy á £ 296.470 por año ó sean pesos 1.393.409, carga que el Estado no estaría en condiciones de sobrellevar; sin que sea dado razonablemente suponer que los beneficios netos de esa línea hubiesen concurrido ni concurriesen en muchos años, á aliviar esa enorme carga.

Esta circunstancia se ha tenido sin duda en vista en el arreglo celebrado entre el Poder Ejecutivo y la Compañía, causa habiente de los primitivos concesionarios, pues se ha tomado por base de la negociación la rescisión del contrato de 28 de Febrero, y la reducción de la línea y ramales á la sola línea de la Colonia.

Según ese contrato, las bases fundamentales de la solución proyectada son estas:

1.ª Como se acaba de indicar, se rescinde el contrato de construcción de los Ferrocarriles del Oeste de 28 de Febrero de 1889 dejándose sin embargo, subsistentes todos los derechos que puedan corresponder al Estado contra los señores Baring Brothers, por el no cumplimiento del contrato de 3 de Julio de 1889.

2.ª La Compañía toma á su cargo por cuenta propia, la construcción de la parte de la linea comprendida entre las ciudades de la Colonia y Montevideo. Esta línea se compondrá de dos secciones, la primera de la Colonia á San José á construirse en el plazo de tres años, y la segunda sección de San José á Montevideo,

(pudiendo fijarse el punto de arranque de esta sección entre el Rosario y San José) á construirse en el plazo de seis años, uno y otro á contarse desde que el contrato haya sido aprobado por el Cuerpo Legislativo y reducido á escritura pública.

3.ª La Compañía entrega al Gobierno, y le transfiere en propiedad, el Ferrocarril del Norte con los tranvías, corrales de Abasto y demás accesorios, á cuyo efecto compra al Estado las ochocientas acciones que éste posee de esa Empresa al 30 % de su valor nominal; le entrega ochocientas acciones que la Compañía posee, y deposita el dinero necesario para adquirir las seiscientas acciones restantes al 20 % de su valor nominal.

El Ferrocarril del Norte tiene un gravamen de 150.000 pesos en obligaciones, y la Compañía entrega al Gobierno la mitad de esas obligaciones calculadas al 80 % de su valor nominal y 60.000 pesos de papel Mauá nacionalizado.

4.ª El Estado entrega á la Compañía, á título de subvención, £ 1:200.000, valor nominal, en títulos de la Deuda Consolidada, cuya emisión se autorizó para el objeto preciso de este contrato, según la ley de 8 de Octubre de 1891 y contrato celebrado en Londres con los tenedores de la Deuda Consolidada, en 27 de Noviembre del mismo año, cuya subvención debe entregarse en la forma que puede verse en el contrato mismo que se acompaña á este informe.

La línea, en estas condiciones construida, pasará á ser propiedad del Estado á los cuarenta años de abierta al servicio público, pero podrá la Compañía conservarla hasta noventa años, conforme al artículo 8.º de la ley de ferrocarriles de 30 de Noviembre de 1888,

mediante la devolución al Estado de la suma que haya desembolsado por el concepto de la subvención, inclusive intereses, en la misma forma y especie en que se hayan hecho los desembolsos.

5.ª Todo el líquido producto de la línea, en estas condiciones construida, que exceda del 7 % del capital invertido en su construcción, fijado á razón de £ 5,000 por kilómetro, será devuelta al Estado hasta la completa chancelación de la subvención recibida, pero cualquier suma que á ese título recibiese el Estado, se llevará en cuenta á la Compañía, en caso de que hubiese que devolver la subvención para conservar la línea por noventa años.

6.ª En el caso de no construirse la primera sección, en el plazo y condiciones estipuladas, la Compañía devolverá la subvención recibida del Estado, y si construída la primera sección, no diere principio á la segunda dentro de noventa días, ó no la diere terminada y abierta al servicio público, dentro de los tres años estipulados, queda sin efecto la construcción de esta segunda sección, pero sin derecho la Compañía para reclamar las acciones del Ferrocarril del Norte, entregadas al Estado, el dinero que se obliga á depositar para adquirir las demás acciones en circulación y el empleado en el rescate de las obligaciones hipotecarias.

7.ª El Estado tiene el derecho de expropiar la línea en estas condiciones:

Si construída la primera sección, no construyese la Compañía la segunda, y el Estado decidiese construirla por su cuenta ó hacerla construir por terceras personas, sin perjuicio de la sanción penal establecida para tal

caso, podrá, á ese objeto, expropiar la primera sección al precio de £ 3,000 por kilómetro.

8.ª El Estado podrá usar de ese derecho dentro del término de dieciocho meses contados desde la terminación de la linea. Podrá, asimismo, expropiarla dentro de ese mismo término, aunque no sea para continuarla, á razón de £ 3,250 por kilómetro, y en todo tiempo á razón de £ 4,000.

Tal es en esencia la solución que se propone.

Antes que todo, cumple á la Comisión en minoría dejar constatado que el compromiso de construír la línea desde la Colonia á Montevideo, no es absoluto. Puede la Compañía construir tan sólo la primera sección (de la Colonia á San José), mediante su sometimiento á la sanción penal de abandonar al Estado las mil seiscientas acciones del Ferrocarril del Norte, que paga y entrega, y el dinero que deposita para comprar las seiscientas acciones que quedarán en circulación y para rescatar el 50 % de las obligaciones hipotecarias que gravan esa línea, vale decir, la propiedad del Ferrocarril del Norte, que en ese caso la Compañía no utiliza para nada.

La Comisión en minoría ha inquirido del P. E. las razones que tuvo para incluir en el arreglo proyectado la adquisición del Ferrocarril del Norte, visto que la Compañia constructora, según lo ha manifestado, estaba dispuesta á consentir en la disminución de la subvención en tanta cantidad cuanta tiene que desembolsar para adquirir las acciones de aquella vía férrea y rescatar el 50 % de las obligaciones hipotecarias que la gravan.

Las explicaciones que ha obtenido son las siguientes:

1.º Que la disminución de la subvención no habría beneficiado directamente y de inmediato al Gobierno, pues el servicio de intereses economizado por ese medio y que sale del 45 % de la renta de Aduana, adjudicado á la Deuda Consolidada, habría ido á aumentar el fondo amortizante de esa Deuda.

2.º Que el Gobierno posee 400,000 pesos valor nominal en acciones del Ferrocarril del Norte, que recibió del Banco Inglés del Río de la Plata al 5 %, y que la Compañía abona al 30 %.

Pero estas son razones accesorias y de detalle; la razón fundamental á que ha respondido la negociación del P. E., ha sido asegurar la construcción de la línea férrea de Montevideo á la Colonia que los contratistas no se han comprometido á construir de un modo absoluto. Una de las grandes dificultades que se ha tocado y que se tocaría en cualquier tiempo, para dar á ese ferrocarril su punto de arranque de Montevideo, está en el costo elevado que representa la adquisición de terrenos para estación, y la expropiación de terrenos para darle al ferrocarril entrada à la ciudad. La entrada única y obligada es la que ocupa el Ferrocarril del Norte, y si es verdad que dentro de ocho años y meses este ferrocarril pertenecerá al Estado, antes de esa época puede convenir la construcción de la línea del Oeste, conforme al trazado general, y la dificultad de la cabecera en Montevideo está allanada. A ese propósito responde la estipulación del precio de expropiación de la línea ya construída á razón de £ 3,250 el kilómetro.

Estas son las razones que han servido al P. E. para optar por la forma de remuneración establecida en el

contrato sometido á la consideración del H. Cuerpo Legislativo y que V. H. apreciará en su justo valor, puesto que á esta Comisión no le compete discutirlas desde que no podría modificarlas.

La solución que se propone, supone dos hipótesis: ó se construye la línea en sus dos secciones, de la Colonia á Montevideo, ó se construye tan sólo la sección de la Colonia á San José, que es lo que realmente interesa.

En el primer caso, en el caso de que se construyese la totalidad de la linea de la Colonia á Montevideo, tendríamos una extensión próximamente de 240 kilómetros y una subvención del Estado de £ 1:200,000 en títulos de Deuda pública de 3 1/2 % de interés, y en ese caso, cada kilómetro representaría para el Estado un desembolso de £ 5,000 en títulos de Deuda pública.

Construyéndose esa línea con arreglo al contrato de 28 de Febrero, que se rescinde, costaría al Estado á razón de £ 6,000 oro sellado, ó £ 7,058 en títulos de Deuda pública de 6 % de interés y 1 % de amortización.

Conforme al referido contrato, la totalidad de la línea de la Colonia á Montevideo costaría al Estado en oro sellado £ 1:440,000 y en Bonos de 6 % de interés y 1 % de amortización, á razón de 85 % de su valor nominal, £ 1:694,117, y el servicio de esta deuda representaria una erogación anual de £ 118,588, ó sean pesos 557,363 m/n.

Construyéndose esa línea conforme al nuevo contrato, costará al Estado £ 1:200,000 en títulos de Deuda Consolidada de 3 1/2 % de interés, representando una erogación anual de £ 42,000, ó sean pesos 197,400.

Pero hay esta diferencia: en el primer caso, es decir, conforme al contrato primitivo de 28 de Febrero de 1889, la línea se construía por cuenta del Estado y para el Estado, que entraría á usufructuarla desde que estuviese terminada y abierta al servicio público, mientras que conforme al nuevo contrato que se examina, la Compañía que la construya se *reserva el derecho* de usufructuarla por cuarenta años, pasando recien entonces en propiedad al Estado.

Es el caso de averiguar lo que pueda representar ese usufructo de la línea durante cuarenta años.

La apreciación es fácil de hacerse con completa exactitud, desde que el Estado puede, conforme al contrato, expropiar el usufructo de los cuarenta años, una vez construída la línea, á razón de £ 3,250 por kilómetro.

Hecha la expropiación, la línea quedaría desde luego de exclusiva propiedad del Estado y le representaría un costo de £ 5,000 en títulos de Deuda Consolidada, por razón de subvención, y de £ 3,250 por razón del rescate del usufructo, y reduciendo aquellos títulos de Deuda á oro sellado al tipo de 45 %, tendríamos que la línea costaría á razón de £ 5,500 oro sellado, mientras que conforme al contrato de 28 de Febrero, se pagaba á razón de £ 6,000 en la misma especie.

Si, pues, la línea se construyese en toda su extensión, de la Colonia á Montevideo, la solución que se propone, lejos de implicar un sacrificio por parte del Estado con relación al contrato primitivo, representaría una positiva é indiscutible ventaja.

Veamos ahora la segunda hipótesis, á saber: construcción tan sólo de la sección de la Colonia á San José.

Siendo así que esa sección sólo tiene una extensión

de 140 kilómetros, tendríamos que en el concepto de la entrega á la Compañía de las £ 1:200.000 de títulos de Deuda Consolidada, cada kilómetro representaría £ 8 571 en bonos.

Construyéndose esa sección con arreglo al contrato de 28 de Febrero, que se rescinde, como ya se ha dicho. costaría al Estado en oro sellado £ 840.000, y en títulos de 6 % de interés y 1 % de amortización, £ 988.235, y el servicio de esa Deuda representaría una erogación anual de £ 69.176 ó sean pesos 315.127.

Construyéndose esa sección conforme al nuevo contrato, costaría al Estado £ 1:200.000 en títulos de 3 1/2 %, y su servicio representaría una erogación anual de £ 42.000 ó sean pesos 197.400.

Pero hay que tener en cuenta, como en la hipótesis anterior, que el Estado, en el nuevo contrato, abandona el usufructo de la línea por cuarenta años, y que ese usufructo no puede apreciarse en una suma mayor de £ 3.250 por kilómetro, desde que por esa suma puede redimirse, y entónces tendremos que el kilómetro de línea costará al Estado £ 8.571 en Títulos de Deuda Pública Consolidada, por razón de subvención y £ 3,250 oro sellado por razón del rescate del usufructo, y reduciendo aquellos á oro sellado, al tipo de 45 %, dan £ 3,857, y la línea costará £ 7,107 por kilómetro, mientras que conforme al contrato de 28 de Febrero que se rescinde, la paga á razón de £ 6,000 oro sellado.

Pero como los desembolsos que la Compañía se compromete á hacer para adquirir las acciones del Ferrocarril del Norte y entregarlas al Estado, y redimir el 50 % de las obligaciones hipotecarias, representan £ 53,000, y repartidas éstas en los ciento cuarenta

kilómetros, dan £ 378 por kilómetro, y las £ 7,107 del cálculo anterior se reducen £ 6,729 oro por kilómetro, ó sin la expropiación, dejando el usufructo de la línea á la Compañía por los cuarenta años, el costo será solamente de £ 3,479 por kilómetro, dinero efectivo.

En definitiva, y reasumiendo, la línea de la Colonia á Montevideo (1.ª hipótesis) conforme al contrato de 28 de Febrero de 1889 que se rescinde, costaba al Estado en Bonos de 6 % de interés y 1 % de amortización		1.694,117
El servicio anual de dichos Bonos habría representado	"	118,588
ó sea en pesos m/n 557,363		
Construída esa línea conforme al nuevo contrato y sobre la base de dejarle el usufructo á la Compañía Constructora por cuarenta años, costaría en Títulos de Deuda de 3 1/2 %.	"	1.200,000
Y el servicio representa anualmente. .	"	42,000
ó sea en pesos m/n 197,400.		

Y si el Estado quisiera rescatar el usufructo de la línea y usufructuarla desde luego por sí mismo, el resultado sería, según lo ha demostrado anteriormente, que la pagaría á razón de £ 5.500 oro sellado, mientras que con arreglo al contrato primitivo la pagaría á razón de £ 6.000.

En definitiva, y reasumiendo, la línea de la Colonia á San José (2.ª hipótesis) conforme al contrato de 28 de Febrero que se rescinde, costaría al Estado en Bo-

nos de 6 °/₀ de interés y 1 °/₀ de amortización £ 988.235.

El servicio anual de dichos Bonos representaría	£	69,176
ó sea en pesos m/n 315,127.		
Construída esa línea conforme al nuevo contrato y sobre la base de dejarla en usufructo á la Compañía constructora por cuarenta años, costaría en Deuda Consolidada de 3 1/2 °/₀	"	1.200,000
Y el servicio de Bonos anualmente . .	"	42,000
ó sea en pesos m/n 197,400.		

Y si el Estado quisiera rescatar el usufructo de la línea, desde luego el resultado sería, según se ha demostrado anteriormente, que la pagaría á razón de £ 6,729, mientras que con arreglo al contrato primitivo la pagaba á razón de £ 6,000.

El Estado, pues, en realidad, aún en el caso de que sólo se construya la sección de la Colonia á San José, no altera el costo de la construcción en condiciones que valga la pena de tenerse en cuenta, y entretanto se reduce la construcción de 600 kilómetros de vía férrea, contratados en condiciones tan onerosas como las del contrato de 28 de Febrero, á 140 kilómetros.

Hasta aquí, Vuestra Comisión en minoría ha razonado como si en los dos casos propuestos hubiese de hacerse el pago en igualdad de condiciones, recargando el Presupuesto General de Gastos con el servicio de las deudas á crearse.

Pero el caso es distinto. La ventaja primordial y decisiva que tiene este arreglo, y que es la que ha primado en el ánimo del P. E., es que él no introduce recargo alguno en el servicio de las obligaciones de la

Nación, pues los intereses de las £ 1.200,000 á emitirse están comprendidos en el 45 % de la renta de Aduana adjudicado á la Deuda Consolidada *de la que hacen parte los títulos á emitir.*

Lo contrario sucedería si hubiese de emitirse los Bonos de Ferrocarril con arreglo al Contrato de Construcción de 28 de Febrero de 1889; pues el servicio de esos bonos tendría que sacarse de *rentas generales* recargando el Presupuesto General de Gastos con 315,127 pesos anuales.

Por la misma razón, el desembolso que habría que hacer de inmediato, llegado el caso de la expropiación previsto en el contrato, sería de £ 3,250 por kilómetro, que no puede dudarse se obtendrá fácilmente el día que se necesite, porque estaría superabundantemente garantido con la propiedad expropiada.

Para llegar á este resultado, los constructores han tenido que renunciar á las utilidades que el contrato de 28 de Febrero les ofrecía, y asimismo que resignarse á soportar gran parte de las pérdidas y quebrantos sufridos por su inejecución en tiempo, en cambio con dar colocación en la sección que se construye, á los materiales que tienen adquiridos, que de otro modo tendría que malbaratar.

No obstante que la Comisión en minoría considera muy ventajosa esta solución, tal como se propone, dados los antecedentes relacionados, en cuanto ella allana sin sacrificios para el Estado las dificultades y conflictos que se han originado por la inejecución del contrato de 3 de Julio de 1889 y previene reclamaciones y pleitos que sin duda se producirían, no ha podido dejar de darse cuenta de que sería más ventajosa si se

asegurase de una manera positiva é ineludible la construcción de la línea directa de Colonia á Montevideo, modificando al efecto las cláusulas relativas del contrato; y consecuente con ese propósito, llamó al representante de la Compañía, don Miguel Carroll, pero el señor Carroll manifestó que no era posible modificar esa cláusula; que eso había sido materia de largas discusiones durante la negociación con el P. E., que se inició ahora dos años, y que se ha seguido activamente durante los últimos seis meses, agregando que tal modificación importaría tanto como desechar el contrato, por cuanto la Compañía, aún construyendo sólo la línea de Colonia á San José en las condiciones pactadas, ni remotamente se indemniza de los perjuicios que tiene sufridos, pero que tampoco consentiría en que se limitase la construcción á sólo la primera sección, porque mejorando las condiciones financieras y económicas del país, como es de esperarse, podría convenirle construir ambas secciones.

La Comisión en minoría no modifica, por esa negativa del representante de la Compañia, sus opiniones respecto del contrato tal como se presenta; que hubiera sido preferible la modificación que se indicó a señor Carroll, no quiere decir que no sea aceptable lo que se propone. La situación que se ha producido por la inejecución del contrato de 3 de Julio de 1889, daría lugar, á no solucionarse radicalmente como se hace en el contrato aceptado *ad referendum* por el P. E., á reclamaciones y á pleitos que deben evitarse por el crédito mismo del país en el exterior, cualesquiera que sean las opiniones que se formen respecto de su procedencia y de su eficacia.

Como se ha visto por las prolijas demostraciones que se han hecho anteriormente, en el peor de los casos, no se grava sinó en una suma insignificante al Estado, con relación al contrato primitivo, y ese recargo está compensado con demasía, mediante la acción contra los señores Baring Brothers que se reserva en el contrato el Estado, para exigirles las condignas indemnizaciones por el no cumplimiento del contrato de 3 de Julio de 1889, que según antecedentes que son del dominio público, se han conseguido sin necesidad de pleito, según arreglo que ha sido sometido á la H. Asamblea General, y que ha sido ya informado favorablemente por la Comisión de Hacienda de esta H. Cámara.

La Comisión en minoría considera superfluo entrar al exámen de cada una de las cláusulas del contrato, ya porque las fundamentales han sido tomadas en consideración, ya porque está habilitada para dar las explicaciones que se le exijan en el curso de la discusión.

Por estas consideraciones, opina la Comisión en minoría, que debe V. H. aprobar el contrato tal como ha sido celebrado *ad referendum* por el Poder Ejecutivo, y os aconseja la sanción del siguiente Proyecto de Ley.

Sala de la Comisión, Septiembre 27 de 1894.

Andrés Llobet—J. A. Turenne—
Manuel Muñoz y Maines.

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Representantes, etc.

DECRETAN:

Artículo 1.º Apruébase el contrato celebrada *ad referendum* por el P. E. con don Miguel Carroll, representante de la «Compañía Uruguay, Limitada,» en 27 de Febrero de 1894.

Art. 2.º Comuníquese, etc.

Sala de la Comisión, Septiembre 27 de 1894.

Llobet—Turenne—Muñoz y Maines.

(B)

Testimonio de la escritura de cesión hecha á favor de don Francisco A. Bowen por los señores Barreto, Cleminson y Caymarí.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, 12 de Junio de 1895.

Sirvase el señor Escribano de Gobierno y Hacienda, remitir á este Ministerio á la mayor brevedad testimonio del contrato de cesión otorgado por los señores Barreto, Cleminsón y Caymari á favor de don Francisco A. Bowen con fecha 1.º de Marzo de 1889 para la construcción de los Ferrocarriles del Oeste.

Dios guarde á V.

JUAN JOSÉ CASTRO.

Señor Escribano de Gobierno y Hacienda.

TESTIMONIO - Cesión—En la ciudad de Montevideo, Capital de la República Oriental del Uruguay, á primero de Marzo de mil ochocientos ochenta y nueve, ante mí el Escribano autorizante y los testigos que suscribirán,

comparecieron, por una parte don Bernardo Caymari, por sí y en representación del señor James Cleminsón, vecino de la ciudad de Lóndres, en virtud del poder conferido el quince de Octubre último ante el escribano don Antonio Cadenas y don Francisco L. Barreto, de este vecindario, por sí, y por la otra el señor Francis Arthur Bowen, residente hoy en la ciudad de Buenos Aires; á quienes doy fé conozco; y los primeros comparecientes dijeron que con fecha de ayer, veintiocho de Febrero, celebraron un contrato para la construcción por cuenta del Gobierno de la República Oriental del Uruguay, de los ferrocarriles del Oeste de la misma, de conformidad con la Ley de treinta de Noviembre de mil ochocientos ochenta y ocho cuyo contrato consta de veintiseis articulos; y siendo atributivo de los comparecientes, segun el artículo primero de dicho contrato el transferir el mismo, han convenido con el señor Francis Arthur Bowen en transferirle, como en efecto le transfieren el referido contrato, con todas las obligaciones por ellos contraidas, mediante el pago que en este acto les hace el cesionario, en mi presencia y la de los testigos, de la suma de treinta mil libras esterlinas, ó sean ciento cuarenta y un mil pesos moneda nacional, siendo quince mil libras en efectivo, y las quince mil libras esterlinas restantes en letras giradas á noventa días, y descontables; quedando obligado además el señor Bowen al pago de la suma de dos mil novecientos cuarenta pesos oro sellado, de esta moneda, por cada kilómetro que representen estas concesiones, así como su prolongación á Paysandú. Los pagamentos, con escepción de las treinta mil libras citadas, que serán deducidas del último

pagamento, serán hechos á razón de diez y siete por ciento de las sumas que el dicho señor Bowen, sus sucesores ó sus representantes tengan que haber ó recibir directa ó indirectamente del Gobierno de la República ó de otros, como pago de las construcciones á que el citado contrato se refiere, hasta su final liquidación de lo contratado, ó sean dos mil novecientos cuarenta pesos por kilómetro. El compareciente Bowen se compromete á dar al Gobierno de la República Oriental del Uruguay las garantías requeridas, así como á dar principio á los trabajos de construcción de estos ferrocarriles, tan luego esté firmado este contrato, ó de conformidad con el contrato de construcción. La transferencia de las concesiones mencionadas elimina toda responsabilidad futura de los otorgantes Caymari, Cleminson y Barreto; quedando obligado el concesionario señor Bowen á la compensación de los daños y perjuicios que puedan sufrir los primeros, por su causa, por falta de cumplimiento con el Gobierno ó con los otorgantes. El señor Bowen recibirá todos los estudios hechos hasta hoy, indemnizando al señor Caymari por todos los gastos ocasionados para este fin, en letra á noventa dias.—La falta de cumplimiento por falta del señor Bowen á cualquiera de las condiciones de este contrato y del que se le transfiere, dará mérito para que esta cesión quede anulada y sin valor ni efecto alguno, salvo los casos fortuitos de fuerza mayor, pudiendo los cedentes, si llegase ese caso, transferir libremente á cualquier otro el referido contrato de veintiocho de Febrero último, celebrado ante el Escribano de Gobierno y Hacienda don Tomás de Tezanos. Al fiel cumplimiento de lo estipulado, se obligan respectivamente ambas partes con

arreglo á derecho.—En su testimonio así lo otorgan y firman, siendo testigos don Eugenio Ruiz Zorrilla y don Cárlos A. Fassa vecinos de que doy fé.—Esta escritura sigue inmediatamente á la extendida el veintisiete bajo el membrete siguiente: Poder y sustitución—don Antonio Haran á don Apolinario F. de Haran del folio treinta y uno vuelto al treinta y tres.—*Francisco L. Barreto.*—*B. Caymari.*—*Francisco A. Bowen.*—Testigo. *E. Ruiz Zorrilla.*—Testigo, *Cárlos A. Tassa,*—ante mí: *Julian Muñoz,* Escribano Público.—Con la misma fecha, en un sello de cien pesos, otro de treinta y siete pesos y cincuenta centesimos y otro de tres pesos y cincuenta centesimos dí copia al cesionario—Conste—*Muñoz*—Montevideo, Noviembre 16 de 1889—Con esta fecha en cuatro sellos de segunda clase, y de mandato del señor Juez L de lo Civil de 3.º turno, dictado á solicitud del señor Brito del Pino apoderado del señor Barker, espedi testimonio de esta escritura—Conste—*Muñoz.*—Con fecha siete de Julio de mil ochocientos noventa y dos y de mandato del señor Juez L. de lo Civil de primer turno por suspensión concedida al de segundo turno de fecha dos del corriente en autos que sigue don Bernardo Cáymari con don Francisco A. Bowen espedí testimonio de esta escritura en tres fojas de papel sellado de segunda clase—Conste—*Muñoz*—Con fecha primero de Diciembre de mil ochocientos noventa y dos de mandato del señor Juez Letrado de lo Civil de 1.er turno doctor don Domingo Gonzalez por auto de fecha diez y seis de Noviembre último y á solicitud de don Francisco L Barreto, expedi testimonio de esta escritura y notas marginales en tres fojas de papel sellado de segunda clase—Conste—*Muñoz,* Escribano.

(C)

Copia de las notas del Ministerio de Fomento á la Compañía Uruguay, Limitada

I

Ministerio de Fomento.—Montevideo, 23 de Febrero de 1893—En virtud de haberse vencido el 12 del corriente mes, el plazo dentro del cual la "Compañía Uruguay, Limited", debió empezar y concluir las gestiones extrajudiciales cerca de los señores Baring Brothers ó de quienes los representen para exigir la ejecución del contrato de Bonos de Ferrocarriles del Oeste de 3 de Julio de 1889 para que había sido autorizada; el Gobierno desea conocer el estado actual de dichas gestiones y si en el caso de no haber dado ellas resultados satisfactorios los señores Mallmann y C.ª ó quienes los representen están dispuestos á hacerse cargo del referido contrato.—Esperando de Vd. una pronta contestación al respecto lo saluda atentamente.—J. A. CAPURRO.

—Al señor don Miguel Carroll, Representante de la Compañía Uruguay, Limited.

II

Ministerio de Fomento.—Montevideo, Mayo 10 de 1893. —El Gobierno se ha impuesto de la nota de usted comunicando haber sido infructuosas las gestiones extrajudiciales hechas por la Compañía Uruguay, Limitada, cerca de la liquidación de la casa Baring Brothers para que cumplieran el contrato de empréstito de Bonos de Ferrocarriles de 3 de Julio de 1889. Producido este hecho que importa la rescisión del referido contrato de empréstito por falta de cumplimiento de la casa prestamista, corresponde que la Sociedad Uruguay, Limited, manifieste de acuerdo con lo estipulado en el contrato de 30 de Mayo de 1891 y convenio de 12 de Noviembre de 1892, si está dispuesta por su parte á llevar á cabo la construcción del Ferrocarril del Oeste en las condiciones de pago estipuladas en el contrato de Febrero de 1892 para, en mérito de esa contestación, adoptar la resolución que corresponda.—Con tal motivo, saluda á usted atentamente—J. A. Capurro.—Al señor don Miguel Carroll, Representante de la Compañía Uruguay Limited.

III

Ministerio de Fomento.—Montevideo, Junio 16 de 1893. —Este Ministerio con fecha de 10 de Mayo ppdo. se dirijió á usted consultándole si la Sociedad Uruguay Limited estaba dispuesta á llevar á cabo la construcción del Ferrocarril del Oeste en las condiciones de

pago estipuladas en el contrato de fecha Febrero de 1892.—Como á pesar del largo tiempo transcurrido no ha sido aún contestada la referida nota tengo encargo de declarar á usted que el Gobierno interpreta su silencio como una negativa á aceptar dicho arreglo por parte de la Sociedad Uruguay Limited de que es usted representante en esta Ciudad.—Con tal motivo lo saluda atentamente.—JUAN A. CAPURRO.

(D)

Copia de las notas de la Compañía Uruguay Limitada

I

Copia.—The Uruguay Company Limited.—Traducción. —Uruguay Company, Limited.—3 Lothbury, London.—22 de Febrero de 1893.—A su Excelencia señor doctor don Julio Herrera y Obes, Presidente de la República Oriental del Uruguay.—Montevideo.—Excelencia:—Tengo el honor de informar á V. E. que en virtud de la autorización conferida por el Poder otorgado por el Superior Gobierno con fecha 12 de Noviembre de 1892 esta Compañía se ha puesto en comunicación con los señores Baring Brothers y C.ª con el objeto de arreglar con ellos el cumplimiento de las condiciones de su contrato con el Superior Gobierno de fecha 3 de Julio de 1889.—Tengo que avisar que las negociaciones no han dado algún resultado, los señores Baring Brothers y C.ª sostienen que no tienen responsabilidad con respecto á ese Contrato.—Tengo el honor de ser de V. E. obe-

diente servidor (Firmado):—*G. H. M. Lennan*, Secretario.—Uruguay Company Limited.

II

Empresa Constructora de los Ferrocarriles del Oeste de la República Oriental del Uruguay.—Montevideo.—The Uruguay Company Limited—Montevideo 28 de Marzo de 1893.—Excmo. señor Ministro de Fomento, don Juan A. Capurro.—Excmo. señor:—Con fecha 24 de Febrero ppdo. contestando á la nota de V. E. del 23 del mismo, dije á V. E. que aun cuando el término que se había acordado á esta compañía para las gestiones extrajudiciales cerca de los señores Baring Brothers y C.ª había vencido el doce de ese mes, no había habido tiempo material de recibir las comunicaciones escritas del representante de la Compañía en Londres, dando cuenta de las gestiones practicadas, y que aún cuando los telegramas recibidos hacían suponer que esas gestiones no habían dado el resultado que se esperaba, consideraba conveniente esperar el recibo de las comunicaciones escritas que debía recibir, para adoptar cualquier resolución que fuese una consecuencia del resultado de esas gestiones. Cúmpleme ahora poner en manos de V. E. para que se sirva llevarlo al conocimiento de S. E. el señor Presidente de la República, la comunicación que para S. E. he recibido de la Compañía y en el cual se le hace saber que las gestiones extrajudiciales que practicó cerca de los señores Baring Brothers y C.ª en nombre del Gobierno, en el sentido del cumplimiento del contrato de 3 de Julio de 1889, no han dado resultado por cuanto dichos señores

pretenden que "no tienen responsabilidad con respecto á ese contrato."—En vista de este resultado y colocándome en el caso de esta hipótesis, ya prevista y desgraciadamente realizada y ajustándome á los propios términos del Poder que el S. G. otorgó á la Compañia en su nombre, vengo á solicitar las instruciones que le son necesarias para llevar adelante la demanda contra los señores Baring Brothers y C.ª. Al mismo tiempo me permito indicar á V. E. la conveniencia de que, una vez que se me haya dado las instrucciones necesarias, se otorgue por el S. G. un *nuevo poder, liso y llano,* para llevar adelante la demanda, por cuanto, de otra manera, habría necesidad de incorporar las instrucciones al Poder anterior, lo que no sería correcto, daría tal vez lugar á dificultades de personería, y ofrecía inconvenientes, de otro género, que no escaparán á la penetración de V. E.—Saludo á V. E. con mi mayor consideración y respeto.—*Miguel Carroll,* Representante de la Compañía Uruguay Limited.

III

Empresa Constructora de los Ferrocarriles del Oeste de la República O. del Uruguay.—Montevideo.—Montevideo, 22 de Junio de 1893.—Excmo. señor Ministro de Fomento, don Juan A. Capurro. — Excmo. señor: — He tenido el honor de recibir la nota de V. E. de 16 del corriente en la cual se me recuerda que con fecha 10 de Mayo se me dirigió otra nota preguntándome si la Sociedad «Uruguay Limited» estaba dispuesta á llevar á cabo la construcción del Ferrocarril del Oeste en las condiciones de pago estipuladas en el contrato de Febrero de

1892 (debe referirse V. E. al contrato de 28 de Febrero de 1889) y se agrega que como, á pesar del largo tiempo transcurrido, no ha sido aún contestada la referida nota, tiene V. E. el encargo de declararme que el Gobierno interpretará mi silencio como una negativa á aceptar dicho arreglo, por parte de la Sociedad Uruguay Limited de que soy representante en esta ciudad.—Conoce V. E. las razones que han dado causa al aplazamiento de la contestación que ahora me exige tan perentoriamente y bajo comunicación, y que se esplica por el anhelo constante de la Compañía, ahora y de sus causantes antes, de dar á este asunto una solución conciliatoria sobre la base de aunar los esfuerzos del Estado y de la Empresa para evitar ó disminuir los inmensos perjuicios que se produjesen á causa de la no ejecución del Contrato de enagenación de los Bonos hecha por el Estado á los señores Baring Brothers y C.ª que han dado por resultado que los certificados por materiales adquiridos y trabajos realizados por la antigua Empresa expedidos con intervención del Ingeniero Fiscal del Estado por la suma de £ *203.705-16-4,* no se pagaron oportunamente, y se conservan impagos hasta la fecha. — Por eso en nota de 28 de Marzo, que V. E. no ha tenido á bien contestar al mismo tiempo que daba á V. E. cuenta de las gestiones extrajudiciales hechas cerca de los señores Baring Brothers y C.ª en el sentido del cumplimiento de su contrato conforme á las estipulaciones de 30 de Mayo de 1891, no habían dado resultado, instaba á V. E. para que se sirviese autorizar á la Compañía para llevar adelante la demanda contra dichos señores otorgándole un nuevo poder *liso y llano,* porque Excmo. señor, esa demanda se imponía

como consecuencia rigurosamente legal de los contratos existentes y de los hechos producidos, y como único medio de evitar, de común acuerdo, la enormidad del desastre que se producirá forzosamente si se abandona esa base y se pretende construir hoy el Ferrocarril con bonos á emitirse al 85 °/₀ ó á imponerse à los constructores ese tipo en pago de la construcción. La antigua empresa, estuvo en la debida oportunidad, dispuesta á recibir los Bonos al 85 °/₀ en pago de la construcción que tomó á su cargo como era de su deber, pero enagenados á Baring Brothers, no puede la Compañía, que le ha sucedido recibirlos en pago de obligaciones exigibles desde hace más de tres años y cuando esos Bonos no representan hoy ni la tercera parte de su valor, y aún debe considerarse imposible su emisión á ningún tipo. Lo justo Excmo. señor, es que el Estado y la Compañía mancomunen sus esfuerzos para hacer entrar en razón á los señores Baring Brothers y C.ª, que no tienen defensa posible en su resistencia á cumplir el contrato de 3 de Julio de 1889, según la opinión conteste de los más notables abogados de Londres entrarán en arreglos ventajosos. Precisamente acabo de recibir comunicaciones de Londres en las cuales se me hace saber que la casa de Baring Brothers no desconoce, en absoluto, su responsabilidad por el contrato de 3 de Julio de 1889, y se me asegura que apenas haya sido interpuesta la demanda, entrará francamente en el terreno de una solución conciliatoria. Con estas convicciones y en posesión de este nuevo antecedente, no extrañará V. E., que insista en el pedido de mi nota de 28 de Marzo, y le suplique quiera persuadirse del error que se cometería abandonando ó postergando las gestiones judiciales contra

Baring.—Saludo á V. E. con mi mayor consideración y respeto.—*Miguel Carroll*, Reresentante de la Compañía Uruguay Limited.

Es copia fiel.

Alfonso Pacheco.

(E)

Testimonio del Poder otorgado por la Compañía Uruguay Limitada al señor don Miguel Carroll

I

Excmo. señor:

Miguel Carroll ante V. E. comparezco y como más haya lugar digo:

Que se me ha hecho saber una resolución de V. E. dictada en el expediente administrativo promovido por los señores Barreto y Caymari, sobre caducidad de la transferencia de su contrato de construcción de los ferrocarriles del Oeste, por la cual se me ordena que acredite la personería que he invocado, por los señores Barreto y Caymari.

Cumpliendo lo ordenado por V. E. presento el poder original del Directorio de la Compañía Limitada y su versión al idioma castellano, hecho por traductor público y en su mente.

A V. E. suplico quiera haber por acreditada mi per-

sonería y ordenar que se me devuelvan así el original como su traducción, dejándose testimonios de éstos en papel de actuaciones por el señor Escribano de Gobierno y Hacienda.

Es justicia, etc., etc.

Montevideo, 12 de Junio de 1895.

M. Carroll.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Junio 12 de 1895.

Por acreditada la personería del peticionario en mérito del poder acompañado y pase á la Escribanía de Gobierno y Hacienda para que se extraiga testimonio del original que se devolverá después.

Castro.

II

Testimonio.—Traducción—A todos los que la presente vieren la Compañía Anónima denominada "The Uruguay Company Limited", con domicilio en la ciudad de Londres, Lothbury Número 3, y en ésta más adelante llamada la Compañía "Envia Salud". Por cuanto la Compañía fué incorporada el día 30 de Diciembre del

año de mil ochocientos noventa y uno, de conformidad con las leyes referentes á Compañías promulgadas desde 1862 á 1890 como una Compañia Limitada por Acciones y por cuanto la Compañía desea hacer, tal nombramiento como más adelante en ésta se expresa. —Ahora bien Sépase por la presente que la Compañía en virtud de esta faculta á don Miguel Michael Carroll, vecino de Montevideo, en calidad de su apoderado, Agente, y Procurador, para hacer y gestionar todos ó cualquiera de los asuntos siguientes: Para que en representación de la Compañía y á su nombre pueda demandar y cobrar, aceptar y tomar en su poder todos los terrenos, edificios, menajes y demás bienes, propiedad y efectos que al presente pertenezcan á la Compañía ó que en lo futuro lleguen á pertenecerle situados en la República del Uruguay, y después de tomar posesión de los mismos, para que otorgue y dé las escrituras debidas finiquitas y descargos por los mismos.—Para que pueda explotar, administrar y desarrollar los bienes raíces y bienes arrendados que á la Compañía pertenezcan de tiempo en tiempo en la República del Uruguay y del modo que crea oportuno —Para que pueda arrendar, mejorar, ó de otro modo desarrollar los bienes raíces y bienes arrendados de la Compañia ubicados en la República del Uruguay.—Para que pueda nombrar Gerentes, Administradores, Obreros, Peones y Agentes mediante los términos y condiciones que crea convenientes y despedir las personas así nombradas.—Para que pueda cobrar cualesquier rentas y demás fondos adeudados á la Compañía y tomar procedimientos por la vía ejecutiva respecto de rentas atrasadas.—Para iniciar y proseguir, y defender, transigir, comprometer y abandonar cualesquier

pleitos, juicios, pretensiones, y demandas y demás procedimientos con respecto á los bienes raíces y bienes arrendados de la Compañía; y arreglar, ajustar, transar y someter al fallo de árbitros y arbitradores, cualesquiera cuentas, deudas, pretensiones y demandas respecto de los mismos. — Para que pueda otorgar y dar recibos, finiquitos y otros descargos por cualesquier fondos pagados á la Compañía y respecto de cualesquiera pretensiones y demanda de la misma.—Y se declara por la presente que dicho apoderado, en el desempeño de las facultades conferidas por esta Escritura, se conformará á los Reglamentos y órdenes que de tiempo en tiempo le sean dados ó impuestos por la Compañía, y podrá sustituir en favor de cualquier persona, ó personas cualesquiera de las facultades desconcedidas por la presente, mediante los términos y condiciones que estime oportunos, pero siempre en la inteligencia de que ningún indivíduo que trate con dicho Apoderado y cualquier sustituto suyo, deberá preguntar ó inquirir si está obrando en virtud de dichos reglamentos, ú órdenes, y no obstante cualquier contravención de tales reglamentos ú órdenes cometida por el mencionado Apoderado ó Sustituto, respecto de cualquiera escritura ó instrumento, el mismo será estimado válido entre la Compañía y la persona ó personas quienes traten con dicho apoderado ó sustituto y obligatoria sobre la Compañía en todos conceptos. Y se declara además que las facultades conferidas al expresado Apoderado, se conceden en sustitución de todas y cualesquiera facultades conferidas á dicho Apoderado en virtud de cualquier Poder ya sea por vía de sustitución ó de otro modo.—En testimonio de lo cual «The Uruguay Limited Company» ha mandado

fijar en la presente su Sello Social hoy dia veinte y uno de Mayo de mil ochocientos noventa y cuatro.— El Sello Social de «The Uruguay Company Limited» fué fijado á ésta en presencia de—(firmado): *Wm. B. Peat*, Director.—(firmado): *G. A. M. Lennan*, Secretario.—Hay un sello.

En hoja separada y agregada á esta, sigue un escrito, indicado B, de don Horacio A. Erith de Piuna, Notario Público de la ciudad de Londres en idioma castellano no agregándose también la traducción á que dicho señor de Piuna hace referencia en su dicho escrito por no llenar las formalidades marcadas por la Ley. El infrascrito Traductor Público, Patentado, certifica que lo precedente es la versión fiel y literal del documento original en idioma Inglés que ha tenido á la vista y anotado con el número de ésta guardando cópia en su Registro letra E á fojas 388/393.—Montevideo, Junio 25 de 1894.—*Alf. Horne Lavalle.*—Hay un sello.—Registro Público de Comercio. - Inscripto con el número 456 del folio ciento veinte al ciento veinte y uno del Libro quinto.—Montevideo, Junio 27 de 1894.—*Benjamin Pereyra*, actuario.—Hay un sello.—Concuerda con el original que he tenido á la vista al que en caso necesario me remito de que certifico.—En fe de ello y de mandato de Su Excelencia el señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Fomento, Ingeniero don Juan José Castro, expido el presente que signo y firmo en Montevideo á doce de Junio de mil ochocientos noventa y cinco.

Francisco Saes,
Escribano de Gobierno y Hacienda.

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Junio 12 de 1895.

Archívese.

CASTRO.

(F)

Testimonio del Poder otorgado por don Francisco L. Barreto á don Manuel L. Barreto y sustitución en favor de don Bernabé Quiñones.

I

Excmo. señor:

De conformidad á la resolución de V. E. fecha 10 del corriente en que me ordena que acredite en forma personería en los escritos que he presentado por don Francisco L. Barreto, vengo por el presente á acompañar los recaudos que me acreditan como tal, según verá V. E. por el poder y sustitución que adjunto.

Dejando así, cumplido, el mandato de la referencia saludo á V. E., á quien Dios guarde muchos años.

B. Quiñones.

Montevideo, Junio 14 de 1895.

II

Poder General.—En Montevideo á dos de Abril de mil ochocientos setenta y dos: ante mí el infrascripto Escribano Público y testigos compareció don Francisco L. Barreto, de este vecindario persona de mi conocimiento de que doy fe y dijo: que por medio de esta carta pública confiere poder general amplísimo y bastante á su hermano don Manuel L. Barreto, para que representando su persona administre y gobierne todos los bienes muebles é inmuebles, acciones y derechos propios del otorgante, los alquile, arriende, hipoteque, venda ó permute, y adquiera por compra ú otro título propiedades y acciones recibiendo ó pagando sus importes, y otorgando ó aceptando documentos y escrituras públicas con las cláusulas que á cada uno corresponda según su clase.

Para que liquide y arregle todas sus cuentas con familia, personas particulares, asociadas y quien más corresponda, cualquiera que sea su procedencia, reciba ó pague los saldos y firme y exija cartas de pago chancelaciones y finiquitos. Para que cobre las cantidades de dinero, alhajas, ganados ú otras especies que ahora ó en adelante se le adeuden por cualquier razón ó motivo y dé á los entregantes los resguardos oportunos. Para que lo represente en arreglos y liquidaciones de familia y en todos los pleitos ordinarios ó efectivos que tenga pendientes ó se le ofrezcan en lo futuro, sea cual fuere el punto controvertido y la causa de que proceda, compareciendo al efecto ante las autoridades, Tribunales y Juzgados competentes donde con

juramentos, protestos, tentativa de conciliación y requisitos de orden ponga demandas en forma, las excepciones, conteste y contrademande, aduzca instrumentos públicos, documentos privados, vales, letras, cuentas, posiciones, testigos y todo género de pruebas y con ellas pida reconocimientos, embargos, desembargos, tasaciones, ventas de bienes, depósitos, posesiones, desalojos, deslindes, inventarios y división de bienes y todo lo demás que convenga. Tache las pruebas contrarias en hechos y personas, recuse las sospechosas, diga de nulidad, haga uso de todos los beneficios que le acuerdan las leyes, apele y suplique de los autos y sentencias adversas, siga estos recursos en todas instancias, incluso el extraordinario de injusticia notoria ó se aparte de ellos si conviene, practicando en fin todos los actos que ocurran en los juicios hasta terminarlos y hacer ejecutar las sentencias: pues para todo lo dicho y todo lo que pueda ocurrir y no se ha expresado, le concede omnímodas facultades á fin de que en esos casos obre como en causa propia, á cuyo efecto pone la cláusula de libre, franca y general administración, facultándole además á transar por sí, árbitros, juris arbitradores, amigables componedores con carácter de contadores las diferencias que ocurran antes ó después de iniciados los juicios, de sustituir, revocar sustitutos y nombrar otros, relevándole de costas y obligándose con sus bienes, muebles é inmuebles habidos y por haber á aprobar cuanto hiciere. En su testimonio así lo otorga y firma, siendo testigos don Cándido Fonseca, don Nicolás A. Piaggio y don Romualdo de Quintanilla, vecinos de que doy fe. Este instrumento sigue inmediatamente, á la Hipoteca que hoy otorgó don Tomás Tomkinson hijo á los señores Latorre y César al folio ciento diez vuelto

y siguiente vuelto.—*Francisco L. Barreto.*—Testigos: *C. Fonseca—Nicolás A. Piaggio—Romualdo de Quintanilla*—Ante mí: *Cárlos Casaravilla,* Escribano Público.

Pasó ante mí. En fe de ello expido el presente que signo y firmo en Montevideo fecha de su otorgamiento.—*Cárlos Casaravilla,* Escribano Público. — Montevides, Octubre 24 de 1879.—Sustituído en don Bernabé Quiñones.—*Perelló.*

III

En Montevideo á veinticuatro de Octubre de mil ochocientos setenta y nueve, ante mí el Escribano y los testigos compareció don Manuel L. Barreto de este vecindario mayor de edad á quien conozco de que doy fe y dijo: que según se comprueba de la escritura que exhibe pasado en esta ciudad ante el escribano don Cárlos Casaravilla con fecha dos de Abril de mil ochocientos setenta y dos su hermano don Francisco L. Barreto, lo autorizó para intervenir en la administración y gobierno de todos sus intereses: Que dicho mandato encierra la cláusula de sustituir y asegurando que no le ha sido revocado, suspenso ni limitado otorga: Que lo sustituye en todas sus partes en don Bernabé Quiñones, de este vecindario y con las mismas revelaciones y franquicias que contiene. En su testimonio así lo otorga y firma siendo testigos don Juan A. Escudero y don Tomás T. Gaicoechea, vecinos, mayores de que doy fe. Sigue á la protesta que ayer otorgan don Juan Roy y don Teodoro Delorme al señor Juez de Paz de la primera sección, don Martín Cavia,

y al folio doscientos y vuelta y siguiente. — *Manuel Barreto.*—Testigo: *Juan A. Escudero.*—Testigo: *T. T. de Gaycoechea.*—Ante mí: *Juan A. Perelló*, Escribano pùblico.

Pasó ante mí: en fe de ello lo signo y firmo en Montevideo fecha ut supra.—*Juan A. Perelló*, Escribano público.

(G)

Leyes del 27 de Agosto de 1884, y del 30 de Noviembre de 1888, á que se hace referencia en la Resolución del Poder Ejecutivo.

I

LEY SOBRE TRAZADO GENERAL DE FERROCARRILES

El Senado y Cámara de Representantes de la República, etc., etc., decretan:

Artículo 1.º Forman el trazado general de ferrocarriles los que están comprendidos en el plano confeccionado por los señores Ingenieros don Antonio Montero, don Cárlos Honoré, don Eugenio Penot, don Carlos Olascuaga, don Emilio Dupret y don Alberto Capurro, nombrados en comisión por la Dirección General de Obras Públicas en Octubre de 1873, con las modificaciones introducidas en esta ley, pudiendo el Poder Ejecutivo desviar las líneas trazadas por los expresados ingenieros, con-

sultando la economía, la naturaleza del terreno que deban recorrer y sin variar el rumbo.

Dichas líneas son las que á continuación se expresan:

1.º Ferrocarril Central del Uruguay, desde Montevideo hasta el puerto de Rivera, pasando por el Durazno, Paso de los Toros sobre el Rio Negro y San Fructuoso, con un ramal desde el Paso de los Toros al Salto y un sub-ramal á Paysandú.

2.º Ferrocarril de Montevideo á la Colonia, pasando por la Barra de Santa Lucía ó paso de Belastequí, por las colonias y pueblo del Rosario.

3.º Ferrocarril del Oeste de 25 de Agosto á Carmelo y Nueva Palmira, pasando por San José, puntas del Rosario y puntas de Coya con un ramal á Mercedes.

4.º Ferrocarril del Noroeste de Montevideo á Artigas pasando por San Ramón y villa de Melo, con un ramal á Treinta y Tres, siendo facultativo á la Empresa, llevar otro ramal de San Ramón á Minas. Podrá también salir de Canelones, Las Piedras ó Pando.

5.º Ferrocarril Uruguayo del Este de Montevideo á la Laguna Merím, pasando por Pando, Maldonado, San Cárlos y Rocha, con un ramal a Minas entre Pando y Maldonado, siempre que el Ferrocarril del Nordeste no lo llevase á efecto.

6.º Ferrocarril del Salto á Santa Rosa con un ramal desde la isla de Cabello á San Eugenio.

Art. 2.º La distancia entre los costados interiores de los rieles será siempre de 1 metro 44 centímetros, á 1 metro 45 centímetros; el máximum de los declives

de 12 milímetros por metro, y el radio minimum de las curvas, de 400 metros.

En proximidad de las estaciones y en casos muy especiales, estos límites podrán llegar hasta 300 metros de radio para las curvas y diez y seis milímetros por metro para los declives, de acuerdo con el Poder Ejecutivo y oída la Dirección General de Obras Públicas.

Art. 3.º El material fijo y rodante deberá ser siempre de la mejor calidad y con arreglo á los últimos adelantos de la ciencia.

Art. 4.º El Poder Ejecutivo queda autorizado para contratar la construcción y prosecución de los troncos y ramales indicados en el artículo 1.º y tan luego se presente algun proponente para la prosecución del Ferrocarril C. del Uruguay, lo notificará inmediatamente á dicha Empresa á fin de que dentro de los ocho meses de plazo que establece el artículo 16 del contrato de 27 de Noviembre de 1877, declare si llevará á cabo la conclusión de la línea, formalizando su propuesta; en caso negativo, el poder Ejecutivo podrá contratar la prosecución de la misma, desde el paso de los Toros hasta Rivera.

Art. 5.º Las Empresas no podrán oponerse á que otro Ferrocarril empalme en el suyo, pase por arriba ó por abajo ó á nivel, con tal que los trabajos que se hicieran al efecto, no interrumpan el servicio regular de los trenes de la linea primitiva; en caso de empalme ó cruzamiento á nivel la Empresa primitiva hará las obras necesarias, vigilará por su conservación y colocará en el punto de intersección los guardas y accesorios indispensables para la seguridad de ambas líneas, todo á expensas de la nueva Empresa.

Art. 6.° Las Empresas no podrán oponerse á que sus vías sean cruzadas por caminos carriles ordinarios cuando se ordene ó permita su establecimiento: tampoco podrán oponerse á la construcción de canales ó cauces artificiales de agua que atraviesen la vía, siempre que las obras que se hicieren con ese motivo no perjudiquen su solidez ni interrumpan el servicio regular de los trenes.

Art. 7.° Toda Empresa está obligada á compartir el uso de cualquiera de sus estaciones con las otras Compañías cuyas líneas se uniesen á la suya, debiendo fijar de común acuerdo el precio y demás condiciones de esta comunidad.

Art. 8.° Cuando se unan en un punto dos ó más Ferrocarriles, construídos por diferentes Empresas, éstas podrán traficar libremente transitando sus wagones y carruajes por la vía que pertenezca á la otra, pagando con arreglo á las condiciones que establecieren por convenio mutuo.

Art. 9.° Las disposiciones de los artículos precedentes, se harán efectivas siempre que no estorben ni interrumpan el tráfico de servicios regulares de la Empresa propietaria del camino sobre que recayera la servidumbre.

Art. 10. En caso de que no tengan lugar los convenios á que se refieren los artículos anteriores, así como todas las cuestiones que puedan suscitarse entre las Empresas con motivo del ejercicio de las servidumbres impuestas en dichos articulos, serán sometidos á la decisión de árbitros que nombren las mismas ante el Juez competente, designando éste un tercero en caso de discordia cuyo fallo será inapelable.

Art. 11. Transcurridos veinticinco años de explotación, el Estado tendrá derecho de expropiar para su uso toda línea férrea comprendida en esta ley, cuya expropiación se verificará á justa tasación del valor que tenga al tiempo de efectuarse ésta, con más un veinte por ciento de beneficio.

Art. 12. La Nación garante el siete por ciento sobre la cantidad correspondiente al valor que se fije por cada kilómetro de longitud de vía pronta y abierta al servicio público en los distintos casos.

Art. 13 El servicio de garantía empezará á hacerse por secciones de vías abiertas al servicio público, pero cuya extensión no sea menor de cincuenta kilómetros.

Art. 14 Para el servicio de la garantía establecida en los artículos 12 y 13, y hasta la concurrencia necesaria, queda adjudicado el cincuenta por ciento de la renta de Contribución Directa.

Art. 15. En caso de que la renta fijada por el artículo anterior no sea suficiente al objeto indicado, ó produjese su nueva apli ación algún déficit en la ley anual de Presupuesto, el Poder Legislativo, á pedido del Ejecutivo, creará los recursos que sean necesarios.

Art. 16. El servicio correspondiente á la garantía se hará por semestres vencidos, completándose la cantidad que falte al siete por ciento anual, después de computado el rendimiento neto de la línea.

Art. 17. Cuando el rendimiento neto supere el ocho por ciento anual, la Empresa devolverá á la Nación, con el exceso de ese tipo, las sumas adelantadas á título de garantía, sin tener para ello en cuenta los intereses devengados por dichas sumas.

Art. 18. Se computarán también como rendimiento

neto, las cantidades invertidas en mejoras que se hagan en la línea y que no estén comprendidas en los proyectos primitivos que sirvieron de base á la concesión, á menos que estas mejoras se hicieran con acuerdo del Poder Ejecutivo y con capital nuevamente introducido.

Art. 19. Las Empresas podrán renunciar la garantía pactada, toda vez que el rendimiento de la línea no supere, el cuatro por ciento, librándose así de la obligación de devolver al Estado las cantidades adelantadas con ese motivo.

Art. 20. Se agregará á la Contaduría General del Estado una sección especial destinada exclusivamente á intervenir é inspeccionar las cuentas de las diferentes empresas á los efectos de los artículos anteriores dando cuenta mensualmente de su resultado al Ministerio de Hacienda para el aparte de la renta de Contribución Directa que corre-ponde segun lo establecido en el artículo 14.

Art. 21. Es obligación de toda empresa facilitar á los empleados de la Contaduría General y de la Dirección General de Obras Públicas, todos los medios necesarios como ser: exhibición de libros, registros y demás documentos que se deseen verificar para el desempeño de sus funciones.

Art. 22. El Poder Ejecutivo recibirá propuestas para la construcción de las líneas y ramales á que se refiere el articulo 1.º, debiendo en todas ellas establecerse:

1.º La cantidad que se pretenda fijar como valor de cada kilómetro de vía para la obligación de la garantía del siete por ciento anual.

Dicha cantidad no podrá exceder nunca de cinco mil libras esterlinas por kilómetro.

2.º La clase de construcciones y materiales fijos y rodantes que se proyecten emplear en la vía, como tambien el máximum de los declives y el radio mínimum de las curvas.

3.º Los plazos en que deberán empezar y concluir los trabajos para dejar abierta la vía al servicio público.

Art. 23 Al presentarse un proponente solicitando la construcción de una línea ó ramal, el Poder Ejecutivo le concederá un plazo de ocho meses que podrá extenderse á cuatro más improrrogables, para acompañar los estudios, importe de la garantía y demás requisitos indispensables para la escrituración de la concesión. Durante ese plazo el Poder Ejecutivo no podrá comprometer con ningun otro proponente la construcción de la vía solicitada, pero transcurridos los ocho meses de plazo ó doce en su caso, la concesión intentada quedará sin efecto

No se procederá á escriturar el contrato de concesión sin que el interesado acredite haber depositado en uno de los Bancos de la capital y á la orden del Poder Ejecutivo, una garantía correspondiente al uno por ciento sobre el valor designado á la línea que se solicite. Dicha garantía podrá oblarse en metálico, en títulos de Deuda ó en bienes raíces, pudiendo los interesados en los dos últimos casos, disponer de las rentas que produzcan las garantías depositadas.

Art. 24. Los constructores de la línea podrán disponer de las cantidades que hayan depositado en ga-

rantía, á medida que acrediten haber ejecutado los trabajos suficientes para cubrir su importe, quedando hipotecadas las obras del ferrocarril por las cantidades devueltas hasta la terminación de la línea.

Art. 25. Quedará á beneficio del Estado la garantía depositada por el concesionario toda vez que legalmente quede caduca la concesión.

Art. 26. Las concesiones de ferrocarriles caducarán, si no se diese principio á las obras ó si no se concluyese la línea ó las secciones en que se divida, dentro de los plazos señalados en el contrato.

Art. 27. Cuando se interrumpa total ó parcialmente el servicio público de las líneas de ferrocarriles, el Poder Ejecutivo adoptará las medidas convenientes para hacerlo provisionalmente por cuenta de las empresas.

Dentro del término de seis meses deberá la Empresa justificar que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación, pudiendo ceder ésta á otra Empresa ó á tercera persona, prévia intervención del Poder Ejecutivo.

Si aun por este medio no continuase el servicio, se tendrá por caducada la concesión.

Art. 28. Contra la resolución del Poder Ejecutivo declarando la caducidad de la concesión, el interesado podrá apelar ante los Tribunales de Apelaciones reunidos, ó la Alta Corte de Justicia si fuera creada.

El recurso será resuelto dentro del plazo perentorio de un mes en juicio verbal y teniendo el Tribunal á la vista todos los antecedentes.

Art. 29. Declarada definitivamente la caducidad de la línea, el Poder Ejecutivo hará practicar la tasación de las obras ejecutadas y de los materiales de construc-

ción y explotación existentes. Verificada la tasación, se sacará á licitación la línea por el término de un año sobre la base de las dos terceras partes; y si no hubiese postor dentro de este plazo, se sacará á nueva subasta por el término de seis meses, bajo el tipo de la mitad de la tasacion, y si aun no se rematase, se anunciará la última licitación por el mismo término y por el precio que se obtenga.

Art. 30. Verificándose la adjudicación al nuevo concesionario, oblará en uno de los Bancos que designe el Poder Ejecutivo en calidad de depósito, el importe del remate que se entregará al concesionario cuyos derechos hayan caducado ó á quien lo represente, deduciendo los gastos que se originen.

El nuevo concesionario depositará la garantía que le corresponde por el art. 23 y le serán aplicadas las disposiciones de la ley como si fuese el primero.

Art. 31. Siempre que un ferrocarril produzca más de doce por ciento anual de utilidad sobre el capital invertido, el Poder Ejecutivo podrá intervenir en la fijación de las tarifas á fin de rebajarlas después de oída la Empresa.

Art. 32. La conducción de la correspondencia del público y Oficial será libre de todo costo en los ferrocarriles á que se refiere la presente ley, á cuyo efecto tendrán un wagón especial, lo mismo que otro celular para el transporte de presos; será gratuito también el uso del telégrafo, para telegramas oficiales, el transporte en los carruajes de la Empresa de los Ingenieros y Agentes del Gobierno destinados á la inspección, control y vigilancia de los ferrocarriles, así como el de los funcionarios judiciales que fuesen á practicar investigaciones

sobre delitos cometidos en las estaciones ó los trenes, ó á recojer informaciones sobre incidentes ocurridos en la línea.

La conducción de Comisarios de Policía, Guardias Civiles, materiales de guerra y efectos públicos, se hará por la mitad del precio que paguen los particulares, teniendo prelacion estos servicios.

Art. 33. Los empleados de las líneas de ferrocarriles serán siempre exentos del servicio militar, debiendo ser nacionales la mitad, cuando menos, de los mismos.

Art. 34. Las empresas de ferrocarriles, objeto de la presente ley, serán exoneradas del pago de la Patente y Contribución Directa, como también de los derechos de importación á los materiales que se introduzcan para su construcción.

Art. 35. Las empresas tendrán facultad de expropiar los terrenos necesarios para la colocación de la vía y construcción de estaciones y sus anexos, de acuerdo con la ley de expropiación vigente, tomando posesión de aquellos á medida que les sean necesarios, prévio el depósito correspondiente á la indemnización.

Art. 36. Las garantias y privilegios que se acuerdan por la presente ley, durarán por el término de 40 años á contar desde la fecha de la concesión.

Art. 37. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 38. Comuníquese, etc

Sala de sesiones del Senado, en Montevideo, á 22 de Agosto de 1884.

Miguel Gonzalez Rodriguez,
Presidente.

Francisco Aguilar y Leal,
Secretario.

Ministerio de Gobierno.

Montevideo, Agosto 27 de 1894.

Cúmplase, etc.

SANTOS.
Cárlos de Castro.

Jurisdicción Contencioso-Administrativa

El Senado y Cámara de Representantes de la República, etc., etc., decretan:

Artículo 1.° Declárase que la jurisdicción contencioso-administrativa que establece el artículo 28 de la ley de 27 de Agosto de 1884, comprende todas las cuestiones que se susciten en materia de ferrocarriles, ya sea entre particulares y el Fisco ó entre particulares entre sí, toda vez que sean motivadas por resoluciones de la autoridad administrativa, con excepción de aquellas á que se refiere el artículo 10 de la misma ley.

Art. 2.° Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la H. Cámara de Representantes, en Montevideo á 18 de Septiembre de 1885.

Idiarte Borda,
1.er Vicepresidente.
José Luis Missaglia,
Secretario-Redactor.

Ministerio de Gobierno.

Montevideo, Setiembre 19 de 1885.

Cúmplase, etc.

SANTOS.
EDUARDO ZORRILLA.

II

Ley sobre trazado de nuevas líneas de Ferrocarriles y construcción por cuenta del Estado.

El Senado y Cámara de Representantes de la República, etc., etc., decretan:

Artículo 1.º Además de las líneas establecidas en el Trazado General de Ferrocarriles por la Ley de 27 de Agosto de 1884, formarán parte integrante de las mismas.

1.º Ferrocarril de la ciudad del Durazno á Trinidad empalmando en la línea del Central.
2.º Ferrocarril á la frontera por camino de Bagé empalmando en la línea del Nordeste á la altura del Cerro Chato puntas del Yí.
3.º Ramal de Pando á Minas en la línea del ferrocarril Nordeste que va de Montevideo á Artigas pasando por Pando, San Ramón y Villa de Melo con ramal á Treinta y Tres.

Art. 2.° En el caso que las líneas de Montevideo á la Colonia y la prosecución de la del Oeste hasta Carmelo y Nueva Palmira sean construídas por cuenta del Estado, su trazado será el siguiente:

Línea Central de Montevideo á Mercedes é Independencia pasando por el Rosario Oriental, siguiendo la cuchilla entre Colla y Rosario hasta su bifurcación en la cuchilla Grande y esta hasta Mercedes, con tres ramales; uno del pueblo del Rosario á la ciudad de la Colonia, otro de las puntas del Perdido á Carmelo y Palmira y otro á Dolores por la cuchilla que divide aguas á San Salvador.

Art. 3.° Las disposiciones de la Ley de 27 de Agosto de 1884, sobre empalme y servidumbre, son aplicables á las líneas y ramales que se autorizan por los artículos anteriores.

Art. 4.° Autorízase al Poder Ejecutivo para contratar por cuenta del Estado y por medio de concesiones de acuerdo con la Ley de 27 de Agosto de 1884, todos los ferrocarriles del trazado general no concedidos ó cuyas concesiones hayan caducado y las líneas y ramales que esta Ley autoriza.

Art. 5.° Autorízase la construcción en la misma forma de ferrocarriles locales económicos de trocha angosta ó de trocha ancha, cuyo costo no exceda de 3000 libras esterlinas el kilómetro con tren rodante, estaciones y telégrafos, etc., destinados á ligar y poner en comunicación directa los centros rurales y de población de la campaña entre sí y la Capital.

El Poder Ejecutivo ó bien presentará al Cuerpo Legislativo el trazado general de estas líneas para su

aprobación ó solicitará en cada caso las autorizaciones necesarias para contratarlas.

Art. 6.º En las concesiones de ferrocarriles que se otorguen de conformidad con el art. 4.º de esta ley, el Poder Ejecutivo podrá acordar una garantía máxima de 7 °/o sobre el peso máximo también de libras esterlinas 5,000 (cinco mil) por kilómetro de longitud de vía pronta y abierta al tráfico público y cuya garantía durará por el término de treinta y tres años contados desde el otorgamiento de la concesión.

Si por las dificultades que ofreciere el trayecto que las líneas deban recorrer, el costo real del kilómetro también de línea pronta, excediese al de £ 5,000 (cinco mil) justificado esto por las oficinas técnicas del Estado, despues de haberse practicado los estudios correspondientes, el Poder Ejecutivo fijará el tanto por ciento de interés de garantía proporcionalmente sobre el valor legal que represente cada kilómetro de línea (no pudiendo en ningun caso exceder de libras esterlinas 7,000) y de modo que la suma total á satisfacer sea la misma de 7 °/o sobre 5,000 libras, como lo expresa el inciso anterior.

Art. 7.º En todo contrato de concesión se estipulará la tarifa máxima de los precios que la Empresa podrá cobrar al público, siendo facultad del Poder Ejecutivo exigir reducción de las tarifas é intervenir en su formación desde que el ferrocarril produzca más de 8 °/o. En este caso, la reducción de tarifas se limitará al exceso sobre 8 °/o que corresponda al Estado por devolución de garantía, de acuerdo con el art. 17 de la ley de 27 de Agosto de 1884.

Art. 8.º No se otorgará concesión alguna sino á con-

dición de que la línea pase á ser propiedad del Estado sin ninguna clase de remuneración á los 90 años de su otorgamiento.

Art. 9.º La renuncia de la garantía de acuerdo con el art. 19 de la ley de 27 de Agosto de 1884, no exonera á las Empresas de las obligaciones que les impone esta ley.

Art. 10. Las concesiones otorgadas por el Poder Ejecutivo y en las cuales no se hubiese cumplido con las condiciones y dentro de los plazos improrrogables que fija el art. 23 de dicha ley, se declaran definitivamente caducadas, sea cual fuere la causa que haya obstado á la efectividad de la concesión.

Art. 11. Las cuestiones que se susciten entre particulares sobre mejor derecho á una concesión aún no otorgada. serán resueltas breve y sumariamente por el Poder Ejecutivo, de cuya decisión habrá apelación para ante la Corte de Justicia ó Tribunal Pleno que haga sus veces, debiendo éste expedirse dentro del término improrrogable de treinta días sin admitir la recusación de sus miembros ni ningún otro incidente que demore el fallo definitivo.

Las concesiones ya otorgadas por el Poder Ejecutivo sólo darán acción contra el Estado, cuyas cuestiones serán resueltas en la forma y por los trámites arriba establecidos.

Art. 12. Para el pago de los ferrocarriles construidos por cuenta del Estado, el Poder Ejecutivo emitirá títulos de deuda pública, denominados "Bonos de Ferrocarriles" con interés del 6 % anual, pagadero por trimestres y 1 % de amortización pagadero anualmente, cuyos títulos tendrán la garantía especial de los ferrocarriles

con ellos construidos y de sus productos y subsidiariamente las rentas generales de la Nación.

Estos títulos serán rescatables á la par en cualquier tiempo.

Art. 13. Cuando las líneas sean construidas por cuenta del Estado, se hará por precio kilométrico pudiendo el Gobierno con el fin de facilitar la construcción acordar con los contratistas los precios unitarios dentro del valor kilométrico.

Art. 14. El máximum del costo del kilómetro en cada caso será fijado por los estudios técnicos de las oficinas competentes y sobre esa base se llamará á propuestas, no pudiendo exceder del determinado por los artículos 5.º y 6.º

Art. 15. El pago de estos ferrocarriles lo hará el Gobierno por secciones construidas y recibidas en estado de abrirse al tráfico público.

Art. 16. Aceptada la propuesta mas ventajosa y determinado de ese modo el costo de la línea á construirse el Poder Ejecutivo emitirá la cantidad de Bonos necesarios para su pago oportuno.

El Poder Ejecutivo podrá negociar estos Bonos por su cuenta, depositando su importe en un Banco para ser aplicado exclusivamente al pago del ferrocarril, ó bien los entregará al constructor al tipo convenido en el contrato, que en ningun caso podrá ser menor de 85 % de su valor nominal.

Art. 17 La constru ción de los ferrocarriles del Estado será sacada á la licitación pública en su totalidad, de acuerdo con la ley de 25 de Junio de 1860, exigiéndose en todo caso al proponente cuya propuesta haya sido aceptada, la garantía pecuniaria de uno por ciento sobre el costo de la obra.

Art. 18. Quedan exonerados de la licitación los ferrocarriles ya concedidos á particulares con arreglo á la ley de 1884 y cuyos concesionarios conviniesen á solicitud del Gobierno en construirlos por cuenta del Estado.

Art. 19. Las tarifas de los ferrocarriles del Estado las formará anualmente el Poder Ejecutivo y las someterá á la aprobación del Cuerpo Legislativo, sin cuya anuencia no podrá alterar las tarifas vigentes.

Art. 20. El Estado puede expropiar los ferrocarriles de propiedad particular en todo tiempo, de acuerdo con la ley general de expropiación, siempre que á ello no se opongan derechos adquiridos en las concesiones ya otorgadas.

Art. 21. Quedan derogadas las disposiciones de la ley de 27 de Agosto de 1884 que se opongan á la presente.

Art. 22. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley.

Art. 23. Comuníquese, etc.

Sala de sesiones de la Honorable Asamblea General, en Montevideo á 28 de Noviembre de 1888.

Fernando Torres.
F. Aguilar y Leal,
Secretario del H. Senado.
M. Garcia Santos,
Secretario de la H. Cámara de RR.

Ministerio de Gobierno.

Montevideo, Noviembre 30 de 1888.

Cúmplase, etc,

TAJES.
JULIO HERRERA Y OBES.

RESOLUCIÓN DEL PODER EJECUTIVO

Ministerio de Fomento.

Montevideo, 6 de Septiembre de 1895.

Visto, este expediente iniciado por don Bernardo Caymari, por sí y don Bernabé Quiñones en representación de don Francisco L. Barreto, solicitando (Véase Antecedente N.º 1, pàg. 7) se declare caducada y rescindida la transferencia del contrato de construcción de los Ferrocarriles del Oeste, hecha á favor de don Francisco A. Bowen en escritura de 1.º de Marzo de 1889, (Véase (B), pág. 253), reconociendo en los citados Caymari y Barreto la primitiva personería de concesionarios constructores, de acuerdo con las estipulaciones del contrato de 28 de Febrero de 1889 (Véase pág. 98) que, declaran estar dispuestos á cumplir en la forma y condiciones pactadas;

Resultando 1.º: Que los peticionarios, Caymari y Barreto manifiestan que por una de las cláusulas del contrato de cesión del 1.º de Marzo de 1889, (Véase (B), pág. 253), se reservaron el derecho de dar por rescindida y nula la transferencia, reasumiendo ante el P. E. su personería de dueños de la concesión, siempre que el señor Bowen, ó quien sus derechos represente, faltare al cumplimiento de cualquiera de las condiciones contraídas en el contrato

de construcción ó de cesión con más, la indemnización de daños y perjuicios, si la rescisión y caducidad de la cesión no fuesen motivadas por caso fortuito de fuerza mayor; que una de las cláusulas fundamentales del contrato de construcción era la obligación impuesta á los contratistas de construír como mínimum 100 kilómetros de vía por año y esta condición fué la que sirvió de base para fijar la forma y plazo para el pago del precio de la cesión; que, ni el señor Bowen ni sus actuales representantes han cumplido con las obligaciones contraídas en el contrato de construcción y cesión citado, pues, ni han construído la línea en los plazos y condiciones estipuladas, habiendo declarado oficialmente en nota de 22 de Junio de 1893 que no pueden cumplir el contrato de construcción, ni han entregado á los concesionarios primitivos el 17 % de las sumas recibidas por la construcción que ascienden, según la propia declaración de los representantes de Bowen, á más de £ 400,000; que para esta falta de cumplimiento de sus obligaciones, ni el señor Bowen ni sus actuales representantes pueden invocar el caso fortuito de fuerza mayor que no se ha producido, y cuyo efecto legal, si el caso fortuito hubiera existido, sería únicamente exonerarlos del pago de la indemnización de daños y perjuicios; que, habiendo aceptado el P. E. la transferencia del contrato, con la reserva de derecho expuesta y, siendo de su competencia privativa resolver administrativamente en todas las cuestiones que se susciten sobre construcciones de Ferrocarriles, ya sea entre particulares y el Gobierno, ya sea entre particulares entre sí (leyes de 27 de Agosto de 1884, art. 28, 19 de Setiembre de 1885 y resolución de 5 de Marzo de 1887 — Goyena pág. 458) y, fundados en

los argumentos anteriores piden la nulidad de la transferencia.

Resultando 2.º: Que habiéndose dado vista á la «Compañía Uruguay Limitada» expuso (Véase Antecedente N.º 2) en primer lugar, que habiendo entablado anteriormente demanda Caymari y Barreto contra Bowen por el mismo asunto ante los Tribunales ordinarios, no se puede pretender que sigan dos pleitos sobre una misma cosa ante diferentes Jueces de idéntica ó de diversa jurisdicción; que, en segundo lugar el P. E. no tiene competencia para entender en este asunto, por que la ley de 19 de Septiembre de 1885 estableció terminantemente que sólo había lugar á la jurisdicción contencioso-administrativa en las cuestiones *precisamente motivadas por resoluciones de la autoridad administrativa,* y en este caso no se ha dictado resolución alguna administrativa que dé causa á las gestiones que se inicien ante el P. E. por los señores Barreto y Caymari y que por el contrario, sus gestiones tienen por causa los actos practicados por la Empresa Constructora contra quien proceda y contra quien pida; en tercer lugar que, independientemente de la cuestión de forma y de competencia, es absurda la pretensión de los señores Caymari y Barreto; 1.º Por que la Empresa Constructora estuvo siempre dispuesta á llevar á efecto la construcción y trató de cumplir el contrato, dando principio á la construcción con todo rigor, expropiando terrenos, haciendo terraplenes y desmontes y adquiriendo gran cantidad de material fijo y rodante, habiéndoseles expedido por los Ingenieros del Gobierno certificados hasta la suma de £ 201,544 en Londres y 26,544 en Montevideo; 2.º Porque, sinó continuó la construcción fué, porque no se le abonó el importe de los certificados

como estaba pactado; 3.° Porque las Honorables Cámaras al sancionar el arreglo celebrado con Baring Brothers y C.ª de Londres, reconocieron que la citada casa de Baring (encargada de pagar los certificados) no efectuó el pago por circunstancias extraordinarias, agenas á su voluntad, que sobrevinieron y la pusieron en la obligación de hacer suspensión de pago y entrar en liquidación, como es de pública notoriedad; 4.° Porque las partes que intervinieron en los contratos de construcción de 28 de Febrero y de emisión de bonos, de 3 de Julio del mismo año, están de acuerdo en reconocer que, si la primera sección de la Colonia á Montevideo no se ha construído, se debe á que los señores Baring Brothers no pudieron cumplir la obligación que tomaron á su cargo, por contrato de 3 de Julio, de ir cubriendo los certificados que, por su parte, los señores Barreto y Caymari reconocieron, con motivo de suscribir la solución que se quiso dar á este asunto en el contrato *ad-referendum*, de 27 de Febrero de 1894, que las Cámaras rechazaron, «que esa solución era impuesta por circunstancias fatalmente producidas»; 5.° Que el hecho de no habérsele pagado á la Empresa constructora en la forma convenida, con el Estado y con los señores Baring Brothers y C.ª los materiales adquiridos por ella y las obras construídas en la época y en las condiciones convenidas, constituye el caso de fuerza mayor más caracterizado y más eficaz; 6.° Que es extravagante é insensata la pretensión de los señores Caymari y Barreto de que se les entregára el 17 °/₀ de lo que Bowen empleó para construír, confundiendo eso con el 17 °/₀ de lo que debiera haber recibido en pago de la construcción; que las únicas sumas recibidas del Gobierno directa ó

indirectamente por la Empresa constructora, alcanzan el todo á 45,276 £; que el 17 °/₀ sobre esa cantidad viene á ser de 7,697 £ y que los señores Barreto y Caymari han recibido ya, á cuenta de utilidades futuras, libras esterlinas 50,000; 7.° Que, aún en el caso de que fuese efectivamente cierto que don Francisco A. Bowen y sus causahabientes hubiesen faltado al cumplimiento de las obligaciones que se impusieron para con el Estado y dado lugar á la caducidad de la concesión, los primitivos concesionarios no tendrían el derecho de llamarla á sí; habría caducado la concesión de una manera absoluta y, sólo podrían tal vez tener los primitivos concesionarios acciones de indemnización contra los actuales cesionarios; 8.° Que, aunque considera oneroso para el Estado el contrato de 28 de Febrero de 1889, y ha juzgado como solución imposible la de volver á él, está dispuesta á aceptar esa solución, si el Estado lo exige, y 9.° Que, en vista de todas esas consideraciones pide que el P. E. rechaze de plano las pretensiones de los concesionarios;

Resultando 3.°: Que, conferido traslado á la parte de Caymari y Barreto, contestaron: (Véase Antecedente N.° 3, pág. 25); I: Que el juicio contencioso-administrativo no tiene más que una instancia, que se sigue ante los Tribunales de Apelaciones reunidos y en juicio verbal; que la «Compañía Uruguay Limitada» comete error al suponer que consta de dos instancias, una ante el P. E. y la otra ante los Tribunales reunidos; que lo que la Compañía llama primer instancia es simplemente la gestión de la resolución administrativa que, una vez obtenida, recien da lugar á la posibilidad del juicio y que, si fuese lo que supone el señor Carroll, apoderado de la «Compañía Uruguay Limitada», el Gobierno sería juez y parte en sus

propias causas lo que es, racionalmente absurdo y jurídicamente monstruoso; II: En cuanto á la litis-pendencia, que no es exacto que se siguen dos juicios ante diversos jueces sobre el mismo asunto; que el caso actual entraña dos cuestiones de derecho, de índole distinta, de efectos legales diversos y cuyo conocimiento corresponde á jueces distintos, y se resuelve por trámites y procedimientos judiciales diferentes; que la rescisión pura y simple del contrato de cesión, fundada en el hecho notorio del no cumplimiento del contrato de construcción, corresponde á la jurisdicción contencioso-administrativa y debe resolverse breve y sumariamente en una sóla instancia por un Tribunal especial, y que la indemnización de daños y perjuicios, fundada en las causas que dieron lugar al no cumplimiento del contrato, corresponde al Tribunal ordinario; III: Que no existe el caso fortuito invocado por la «Compañía Uruguay Limitada», A: Con relación al Gobierno, porque el Gobierno ha cumplido todas y cada una de las obligaciones que contrajo en el Contrato de construcción, de 28 de Febrero de 1889, único que la parte de Carroll puede invocar á su favor; que la falta de cumplimiento por la parte de Baring sólo daría acción contra Baring por los daños y perjuicios para el Gobierno — á quien ya se los ha pagado — y para con Bowen se usó de su derecho en tiempo y forma, pero que el Gobierno no es solidariamente responsable con Baring; que el contrato celebrado entre el Estado y Baring fué hecho de acuerdo con Bowen y Mallmann, y á su pedido, como se demuestra en la correspondencia presentada al Cuerpo Legislativo con motivo del proyecto de arreglo de los ferrocarriles del Oeste; que aún en el caso de que el

Gobierno fuera responsable, Barreto y Caymari no lo serían, porque no tomaron sobre sí los riesgos del contrato de construcción, lo que consta en el contrato de cesión, cuando dice: « que la transferencia de la con-« cesión elimina toda responsabilidad futura de los ce-« dentes »; B: Que tampoco existe caso fortuito de fuerza mayor, proveniente de la falta de cumplimiento, por parte de Baring, al contrato de enagenación de bonos, porque, como la casa de « Baring » lo ha firmado solemnemente, Bowen no se puso nunca en condiciones de ejercer su derecho, prefiriendo celebrar otro contrato de préstamo con los señores Mallmann y Cª. y E. Casel; que la falta de cumplimiento por parte de « Baring » no puede ser invocada como caso fortuito y de fuerza mayor, porque ello importaría reconocerlo en todos los negocios comerciales, cuando una casa no cumple sus compromisos, porque, á su vez, otras personas no cumplen con ella; C: Que aunque Carroll lo afirma que Barreto y Caymari han reconocido la existencia del caso fortuito en documentos privados es eso inexacto, porque el documento privado que se alude, *sólo habla de circunstancias fatalmente producidas* y, además, ese documento es nulo y de ningún valor; IV: Que Bowen no ha entregado el 17 % de toda suma que recibiese del Gobierno ó de otros para pago de la construcción del ferrocarril del Oeste; que ha recibido 400,000 £ de los señores Mallmann y Casel, con ese objeto; y que, en esas 400,000 £ iban incluídas utilidades que pertenecen á los cedentes, pues el valor de los materiales comprados en Europa, asciende á 120,000 £ próximamente, y el valor nominal de los certificados expedidos por esa causa asciende á 228,482 £ y que, habiendo Bowen transferido

á Mallmann y Casel la propiedad de los certificados que esos señores pretenden cobrar hoy al Gobierno, el 17 °/₀ de esos certificados, es decir, 38,841 £ fué recibido en oro por Bowen y lo debe á Barreto y Caymari, desde el día que lo recibió; V: Que la caducidad del contrato de cesión no trae necesariamente la caducidad del contrato de construcción, porque, aunque de cumplimiento imposible para Bowen y los sucesores, no quiere decir que lo sea igualmente á los cedentes Caymari y Barreto; que la caducidad del contrato de cesión hace desaparecer la personería de Bowen, dando lugar, nuevamente, á los primitivos cesionarios; que esa suplantación de personerías fué prevista y pactada en el contrato de cesión; VI: Que, en el estado actual de la cuestión, la parte de Carroll no puede, aunque quisiera y tuviera con que, cumplir el contrato de construcción, porque el de cesión, que le daba ese derecho ha caducado y está rescindido por falta de cumplimiento; que, habiendo el señor Carroll, en representación de la « Compañía Uruguay Limitada », manifestado al Gobierno en nota de 22 de Junio de 1893 que no podía recibir en pago los bonos, de acuerdo con el contrato de 28 de Febrero de 1889, quedó, desde ese momento, irrevocablemente rescindido el contrato de cesión ante esa declaración que era el desconocimiento categórico y solemne de sus obligaciones;

Resultando 4.º: Que, conferido traslado á la "Compañía Uruguay Limitada", contestó. (Véase Antecedente N.º 4, pág. 51): I: En cuanto á la improcedencia del juicio, ratificando su argumentación anterior y, afirmando que, por más monstruoso que parezca, la actual legislación sobre ferrocarriles con-

vierte al P. E. en juez y parte de las cuestiones sobre las concesiones de ferrocarriles; que los Tribunales reunidos no conocen en 1.ª instancia, sino en 2.ª y por vía de apelación, como está expreso en la ley; que no existe la *resolución de la autoridad administrativa* que haga posible el juicio entre particulares, con arreglo á las leyes de 27 de Agosto de 1884 y 21 de Septiembre de 1885; II: En cuanto á la incompetencia del Gobierno, que es inexacto lo afirmado por Barreto y Caymari, cuando dicen que los pleitos iniciados ante los Tribunales ordinarios versaban sobre los daños y perjuicios, independientemente del juicio contencioso-administrativo que versa sobre la caducidad de la concesión, pues los juicios ordinarios fueron interpuestos por rescisión *del contrato de cesión de 1.º de Marzo de 1889 é indemnización de daños y perjuicios,* y no puede obligarse á la Compañía á que conteste á una demanda sobre lo mismo que le ha sido demandado en otra jurisdiccion; que, aunque ese juicio ante los tribunales ordinarios fuese nulo, es necesario, previamente, que se pronuncie esa nulidad en el juicio mismo por sentencias ejecutoriadas y que, antes de iniciar el juicio contencioso-administrativo, debieron Caymari y Barreto desistir del otro juicio, seguido ante los Tribunales ordinarios; III: Que, si bien la Compañía no ha llevado á efecto la construcción, ha sido, por que no se le pagó el precio del modo convenido; que no hay el derecho de pedir la rescisión de un contrato, sencillamente, porque no se haya realizado la cosa que era su objeto; es necesario que la parte que la pida pruebe que ha cumplido las obligaciones que se impuso y que su contraparte ha faltado á las que tomó á su cargo; que, si bien ahora, Caymari y Barreto

afirman que la Empresa constructora ha faltado á todas sus obligaciones, el mismo señor Caymari, en carta publicada en el diario *El Siglo* en 17 de Junio de 1891, sostuvo todo lo contrario, defendiendo á la misma Empresa constructora y, manifestando que los contratistas no habían violado los contratos vigentes; IV: Que, no es cierto que Mallmann y Casel hayan prestado dinero para la construcción, recibiendo los certificados en propiedad, sino que se asociaron con el capital suyo y el de sus amigos al contrato de construcción y que, ahora, los señores Mallmann y C.ª no se llaman dueños absolutos de los certificados y pretenden cobrar al Gobierno; que el dueño de los certificados es la "Compañía Uruguay Limitada", causa-habiente, no de Mallmann y C.ª sino de Francisco A. Bowen; V: En cuanto á la caducidad de la cesión, que, si ha caducado el contrato de 28 de Febrero para con la «Compañía Uruguay Limitada», á qué título se haría revivir para los primitivos concesionarios; que por el hecho de la cesión quedarían los primitivos concesionarios *absolutamentes eliminados de toda vinculación jurídica con el Estado,* por que es ese el efecto de la cesión de un crédito ó de un contrato que se acepta por el deudor ó por la contraparte sin que valga contra eso *que el cedente se reserve el derecho de llamar á sí el contrato cedido, si el cesionario diese lugar á su anulación ó rescisión;* VI: Que reitera su declaración anterior, de que está dispuesta á construír, y á llevar á efecto el contrato de 28 de Febrero de 1889 aunque lo considere oneroso para el Estado;

Resultando 5.º: Que se mandó agregar á este expediente: Los poderes que acreditan la personería de Caymari en representación de Cleminson; la de Quiñones en

representación de Barreto; los documentos que acreditan la personería de Carroll; las publicaciones hechas por la H. C. de Representantes (en las que constan los contratos celebrados entre el Gobierno y Barreto, Cleminson y Caymari (28 de Febrero de 1889); entre el Gobierno y Bowen, (17 de Abril de 1889); entre el Gobierno y Bowen, ampliando el de 28 de Febrero (17 de Abril de 1889); entre el Gobierno y Baring (3 de Julio de 1889); los documentos relativos á las negociaciones con Mallmann y la «Compañía Uruguay Limitada»; la correspondencia cambiada entre Bowen y Baring y la correspondencia entre el doctor Nin y Baring; la copia del contrato de cesión de 1.º de Marzo de 1889; las copias de las notas del Gobierno á la "Compañía Uruguay Limitada" de fecha 23 de Febrero, 10 de Mayo y 16 de Junio de 1893 y de las de la Compañía de fecha 22 de Febrero, 28 de Marzo y 22 de Junio del mismo año. (Véase *Documentos agregados*, pág. 81 y siguientes;)

Resultando 6.º: A: Que la ley de fecha 30 de Noviembre de 1888 autorizó al Poder Ejecutivo para contratar la construcción de los ferrocarriles prescindiendo de la licitación en el caso de que las líneas hubieran sido ya concedidas de acuerdo con la legislación anterior; —B: Que, haciendo uso de esa autorización, contrató la construcción de los ferrocarriles del Oeste con los señores Cleminson, Caymari y Barreto, según contrato celebrado el 28 de Febrero de 1889, (Véase Documento A, pág. 98;)— C: Que, en ese contrato celebrado el 28 de Febrero se dijo, que los concesionarios podían transferir *el contrato con conocimiento del Gobierno á D. Francisco A. Bowen;*— D: Que con fecha 1.º de Marzo de 1889, por escritura que autorizó el escribano don Julián Muñoz, (Véase (B),

pág. 253,) se llevó á efecto la cesión del contrato de construcción; — E: Que en 17 de Abril de 1889, se celebraron entre el Gobierno y Bowen, dos escrituras, (pág. 121 y pág. 135,) siendo la primera (llamada por el escribano autorizante: "Escritura de bono general de ferrocarriles del Oeste") destinada á fijar la forma y condiciones de la emisión de bonos y de la administración superior de los ferrocarriles, al efecto de garantía á los tenedores de bonos con los ferrocarriles mismos, y siendo la segunda formada por 8 artículos que ampliaban expresamente el contrato de construcción transferido, de 28 de Febrero de 1889; — F: Que, teniendo opción el Estado para pagar los ferrocarriles en dinero efectivo ó en bonos entregados al 85 % de su valor nominal, decidió pagar la primera sección de la línea en dinero, á cuyo efecto celebró el contrato de que se habla á continuación; — G: Que, en 3 de Julio de 1889, el Gobierno celebró con la casa de Baring Brothers y C.ª, de Londres, un contrato (Véase pág. 138), por el cual vendió los bonos de ferrocarriles, tomándolos la casa citada al 85 % de su valor nominal; — H: Que, por el art. 6.º del citado contrato de 3 de Julio se estableció lo siguiente: "Con el producido de los bonos abonados á la cuenta especial del Gobierno de que habla el artículo 4.º de este contrato, los señores Baring Brothers y C.ª atenderán á los siguientes pagos, primero: Certificados de los ingenieros fiscales por el importe de materiales, de acuerdo con el artículo décimo-octavo del contrato celebrado en veintiocho de Febrero último. con el constructor don Francisco A. Bowen..." — I: Que habiendo empezado Bowen la compra de materiales, la casa de «Baring» tan sólo pagó los primeros, negándose á satisfacer los

siguientes (Véase N.º 10, pág. 154);—J: Que, en vista de la negativa de la casa «Baring Brothers y C.ª» á cumplir el contrato, el contratista Bowen, de acuerdo con el Gobierno, trató de sustituir á la casa de «Baring Brothers y C.ª», la de «Morton Rose» (Véase pág. 187 y siguientes);—K: Que, habiendo fracasado las negociaciones con «Morton Rose» se suspendió la construcción;—L: Que, ulteriormente, fué autorizada la transferencia de los derechos y obligaciones de Bowen á la sociedad anónima «The Uruguay Company Limited»; —M: Que el Gobierno confirió poder especial á esa sociedad para que gestionara con Baring Brothers y C.ª el cumplimiento del contrato de 3 de Julio de 1889;—N: Que, esas gestiones no dieron resultado, comunicándolo así la Compañía en notas de 22 de Febrero y 28 de Marzo de 1893;—Ñ: Que, en vista de esa situación, el Gobierno preguntó por notas de Febrero 23 (Véase pág. 257), Mayo 10 (Véase pág. 258) y Junio 16 de 1893 (Véase pág. 258), si la Compañía estaba dispuesta á llevar á efecto la construcción, de acuerdo con el contrato de 28 de Febrero de 1889;—O: Que, en nota de 22 de Junio de 1893, el señor Carroll, representante de la Compañia manifestó (Véase pág. 265) que: «La antigua Empresa estuvo, en la debida oportunidad, dispuesta á recibir los bonos al 85 %, en pago de la construcción que tomó á su cargo, como era de su deber, pero, enagenados á Baring Brothers y C.ª, no puede la Compañía que les sucedió, recibirlos en pago de obligaciones exigibles desde hace mas de tres años y, cuando esos bonos no representan hoy ni la tercera parte de su valor y aún debe considerarse imposible su emisión á cualquier tipo; —P: Que, últimamente el Poder Ejecutivo efectuó arre-

glos con "Baring Brothers y C.ª" y con la "Compañía Uruguay, Limitada" bajo la base de que fueran sometidos á la aprobación del Cuerpo Legislativo(Véase pág. 89);—Q: Que, el Cuerpo Legislativo aprobó el convenio celebrado con Baring Brothers y C.ª y rechazó el celebrado con la "Compañía Uruguay, Limitada" (Véase pág. 89);

Considerando 1.º: En cuanto á la competencia del Poder Ejecutivo para resolver este asunto: Que las leyes de 27 de Agosto de 1884 y de 19 de Setiembre de 1885 establecieron la jurisdicción contencioso-administrativa, dando al Poder Ejecutivo la facultad de resolver en 1.ª instancia sobre la caducidad de las concesiones de ferrocarriles, pudiendo los agraviados *recurrir* (art. 28 de la ley de 27 de Agosto de 1884) ante los Tribunales de Apelaciones reunidos ó la Alta Corte si ésta fuere creada;—Que, esta jurisdicción está fundada en razones de orden é interés público y que, por lo tanto, el poder administrativo no puede esperar indefinidamente la solución de pleitos seguidos por particulares ante los Tribunales ordinarios; que las esferas de acción de los altos poderes del Estado están claramente determinadas por el derecho y que el Poder Judicial no puede intervenir en lo contencioso-administrativo como tal poder judicial independiente, del mismo modo que el Ejecutivo no puede intervenir en las cuestiones de daños y perjuicios (Dalloz, Tomo 10.º, Pág. 446, N.º 70);—Que por lo tanto, la existencia de un juicio pendiente ante los Tribunales ordinarios, aunque iniciado sobre el mismo asunto, no puede ni privar al Ejecutivo de sus facultades propias, ni aún suspenderlas dejando dependiente su accion de la voluntad de

los particulares;—Que la parte de Carroll se equivoca al decir que no existe el *acto administrativo* sin el cual no puede tener lugar el juicio contencioso-administrativo, primero: Porque no es necesario que ni el *acto* ni la *decisión* administrativa revista formas especiales (Dalloz, Tomo 10.º, Página 435, N.º 23); segundo: Que el acto es en muchos casos, un contrato, como puede verse en los autores que se ocupan de esta materia, especialmente el de más reconocida autoridad; (Gianquinto, Curso de Derecho Público Administrativo, Vol. III, Parte 2.ª, N.º 1730 y 1740), tercero: Que lo contencioso-administrativo se compone de tres elementos: " Del *titolo* del " litigio, dell'*obbietto*, e dello *scopo* del medesimo. Il " *titolo* che eccita il litigio, dev'essere un atto aminis- " trativo, ossia un atto qualunque emanato dalla Pub- " blica Amministrazione, vuoi regolamentare, speciale, " o contrattuale. L'*obbietto* dev'essere un diritto violato, " una infrazione dalla legge di ordine amministrativo. " Lo *scopo* infini dev'essere una riparazione, modifica- " zione o riforma dell'atto amministrativo, almeno quanto " alle conseguenze giuridiche del medesimo nei casi con- " troversi. " (Gianquinto, núm. 1730 arriba citado), y que en el presente caso se hallan reunidos los tres elementos; pues, independientemente de diversos actos de detalle que se encadenan todos en uno de orden general, existen, el contrato de 17 de Abril de 1889 en el cual se hace referencia á la aprobación de la transferencia hecha por Caymari y Barreto á Bowen, el contrato de 17 de Abril de 1889 ampliando el de 28 Febrero, etc., existe también la pretensión de Barreto y Caymari de reclamar un derecho de orden administrativo, como lo es su pretensión de que se anule la transferencia, y

existe también un fin, como lo es la pretensión de Barreto y Caymari, de ser nuevamente los contratistas constructores;—Que tanto la parte de Carroll, como la de Caymari y Barreto, se equivocan, confundiendo el *acto* administrativo que caracteriza la jurisdicción administrativa con la *decisión* dada por el P. E. después de la controversia, y de ahí que el uno pretenda la existencia de una resolución prévia á la controversia, y el otro entienda que el juicio contencioso-administrativo sólo empieza ante la Alta Corte de Justicia;—Que, á pesar de lo monstruoso que parece á Caymari y Barreto que el P. E. por el hecho de entender en primer instancia, venga á ser *juez* y *parte*, es, sin embargo, exacto que juzga, primero: Porque la ley de 27 de Agosto de 1884 así lo establece, (Véase págs. 286 y 289), segundo: Porque como lo dice Dalloz, con motivo de un ejemplo (Tomo 10° citado), el hecho de dar una concesión importa un acto de administración, —el hecho de declararla caducada es también acto de administración; pero, si á esa segunda declaración procede reclamación ó controversia, es juzgamiento "veritable juzgament", tercero: Que cesa la *acción* donde empieza la *jurisdicción*, "la sola *contradizione* fá dell'amministratore un giudice" (Gianquinto, vol. 1.° núm. 116;) cuarto: Que, aún teniendo en vista las altas razones de justicia que obligan á que el Juez sea una fuerza extraña y desinteresada, agena á los litigantes, el hecho positivo es que el poder administrador juzga en lo contencioso-administrativo, como lo reconoce Gianquinto vol. III, parte 2.ª núm. 1737 á 1739 donde cita el testimonio de Bluntochli, y especialmente en el núm. 1740 cuando, al criticar el hecho existente dice: " Peroché é " sovente *l'atto* amministrativo, che eccita il litigio *é un*

" *fatto, un decreto, un contrato* de l'amministrazione
" centrale, e quando fosse un fatto degli agenti diretti
" dell'amministrazione locale, lo spirito di corpo, che
" domina tutta la gerarchia, escluderebbe ogni gua-
" rentigia de imparzialitá é di giustizia"; — Que el juzgamiento de orden contencioso-administrativo pronunciado por un poder, interesado hasta cierto punto en lo mismo que juzga, está moderado y limitado, primero: Por el hecho de que no puede extenderse á la esfera de los derechos civiles, ni resolver las cuestiones de daños y perjuicios, que corresponden á los Tribunales ordinarios, segundo: Porque de la resolución del Poder Ejecutivo hay apelación para ante el Tribunal Superior Pleno de Justicia, el más alto, imparcial y desinteresado tribunal que puede conocer en el asunto, porque reune las condiciones de inamovilidad é independencia; —Que por todo lo expuesto el P. E. está habilitado para resolver este asunto en cumplimiento expreso de la ley;

Considerando 2.°: Que el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889, de acto administrativo que era pasó á ser acto legislativo, en virtud de lo dispuesto por la ley de 7 de Febrero de 1890; que el Poder Legislativo solo aprobó el contrato de 28 de Febrero de 1889, que no aprobó, ni el contrato de cesión, del cual no tuvo conocimiento, ni los contratos celebrados con Bowen, quedando todos ellos sin valor en la parte en que se opongan al contrato de 28 de Febrero de 1889 que tiene fuerza de ley;

Considerando 3.°: Que el contrato ley de 28 de Febrero de 1889 dijo que los señores Barreto, Cleminsón y Caymari podían transferir el contrato á don Francisco A. Bowen *con conocimiento del Gobierno;* que esta

autorización de transferir dada á Barreto y Caymari, no les permitía introducir nuevas cláusulas en el contrato, ampliarlo ó restringirlo, ni tampoco permitía aprobar convenios privados entre ellos y Bowen, por los cuales se viniese á alterar alguna condición del contrato que fué aprobado por el Cuerpo Legislativo; que la *aprobación* de la transferencia del contrato de 28 de Febrero de 1889, sustituída al *conocimiento*, no puede ser invocada por los concesionarios como suficiente para modificar las condiciones del contrato que vino á tener valor de ley;

Considerando 4.°: Que la cláusula del contrato de cesión de 1.° de Marzo de 1889, que dice: " La falta " de cumplimiento, por parte del señor Bowen á cual- " quiera de las condiciones de este contrato y *del que* " *se le transfiere* dará mérito para que esta cesión quede " anulada y sin valor ni efecto alguno, salvo los casos " fortuitos de fuerza mayor, *pudiendo los cedentes, si* " *llega el caso, transferir libremente á cualquier otro el* " *referido contrato* de veintiocho de Febrero último " celebrado ante el escribano de Gobierno y Hacienda, " don Tomás de Tezanos, " — importaría á darle el alcance que contra el Estado se proponen los primitivos concesionarios, una alteración de las condiciones del contrato de 28 de Febrero citado y sería contraria á los principios elementales de derecho, que rigen la materia de las obligaciones, primero: Por que envuelve una prórroga indefinida de plazo á favor de los señores Barreto y Caymari — aún en el caso en que el contrato de construcción no se cumpla por Bowen ó por otros cesionarios: — segundo: Porque la persona jurídica del *contratista* no se puede dividir en dos,

es decir: Bowen con todas las obligaciones, y Barreto y Çaymari libres de ellas y gozando sólos é indefinidamente de las ventajas del contrato; — tercero: Porque si se admitiese esa divisibilidad, resultaría, que el Gobierno no podría nunca hacer efectivo el cumplimiento del contrato, pues les bastaría á Barreto y Caymari excusarse de cumplir sus obligaciones, echando la responsabilidad de ellas sobre los sustitutos y reservándose el derecho de disponer siempre de la concesión, — cuarto: Porque el contrato de 28 de Febrero sólo admitió prórroga de los plazos dentro de los cuales la línea debía ser construída en los casos de fuerza mayor, y siendo negada por Caymari y Barreto la existencia de la fuerza mayor, no se puede admitir causa alguna de otra naturaleza que permita la alteración de los plazos;

Considerando 5.°: Que la cesión de 1.° de Marzo de 1889 no puede ser considerada sino como una transferencia lisa y llana, la que una vez hecha por Caymari y Barreto desaparecieron éstos como cedentes á los ojos de la ley, quedando Bowen cual si fuera la misma persona de los concesionarios primitivos al contratar con el Estado, con los mismos derechos y obligaciones que éstos habían adquirido y contraído, porque de otro modo, debería suponerse, que Bowen pagaba tan sólo por cargar con las obligaciones; — Que cualquiera que sea la manera como se encare la transferencia, el Estado, sólo tiene en cuenta la persona jurídica *contratista* con sus derechos y obligaciones, desde que se firmó el contrato de 28 de Febrero de 1889; — Que el Gobierno no puede considerar las estipulaciones del contrato de cesión de 1.° de Marzo, sino como

celebradas entre particulares, no tomando en todo ello, nada más que nota del hecho de la transferencia, *del cual se le debia dar conocimiento*; — Que todos los hechos posteriores á la transferencia, concuerdan en demostrar que el Estado consideró á Bowen como contratista, sin que hubiese necesidad de oír á Barreto y Caymari ni de obtener su aprobación en las diversas gestiones, contratos y actos que tuvieron lugar; — Que, limitada la acción del P. E. al simple *conocimiento* de la transferencia del contrato de cesión de 1.º de Marzo, queda él reducido á un acto entre particulares, que en nada puede ligar al Estado, en lo referente á las cláusulas y condiciones allí contenidas, debiendo resolverse las dudas, que pueda ocasionar, en resarcimiento de daños y perjuicios y en repeticiones que admitirán ó nó, los Tribunales ordinarios, únicos á quienes corresponde entender á ese respecto; — Que separadas del terreno contencioso-administrativo, las cláusulas personales contenídas en el contrato de cesion de 1.º de Marzo queda sólo por resolver el punto capital; á saber, si se ha cumplido, ó nó, el contrato de construcción, si los contratistas cumplieron, ó nó, las obligaciones contraídas para que el Poder Ejecutivo pueda, ó nó declarar subsistente la concesion;

Considerando 6.º: Que el art. 12 de la ley de 30 de Noviembre de 1888. (Véase pág. 293) dice que: para el pago de los ferrocarriles construídos por orden del Estado el P. E. emitirá títulos de deuda pública denominados "bonos de ferrocarriles"; que el art. 16 de la misma ley dice que "el P. E. podrá negociar estos bonos por su cuenta, depositando su importe en un banco, para ser aplicado exclusivamente al pago del ferrocarril ó bien, los entregará

al constructor al tipo convenido en el contrato, que en ningún caso, podrá ser menor de 85 °/₀ de su valor nominal"; B—Que cualquiera que fuese la forma de pago adoptado por el Gobierno, fuese en oro ó en títulos, no podía llevarse á efecto sino por medio de la emisión de títulos (art. 12 y 16 inciso 1.° y 2.° de la ley de 30 de Noviembre de 1888). (Véase págs. 293 y 294); C—Que el Gobierno no podía, hasta el cumplimiento de un plazo determinado por convenios anteriores, celebrados con la casa de Baring Brothers y C.ª emitir títulos sin la intervención de esa casa, que eso fué reconocido y respetado en el contrato de construcción de los ferrocarriles del Oeste, de 28 de Febrero de 1889, cuando se dijo, en el art. 16 del mismo contrato, que la emisión de los bonos no podría hacerse antes del 31 de Diciembre de 1889, sin la anuencia de la casa Baring Brothers y C.ª;—Que al resolver el Gobierno que el pago se haría en oro, fué sobre la base de que la casa Baring Brothers y C.ª tomase los títulos al firme, de acuerdo con el contrato de 3 de Julio de 1889, ya que el Gobierno no podía, ni emitir títulos antes del 31 de Diciembre de 1889 sin la anuencia de Baring, ni obtener oro para pagar á los contratistas, sino por medio de la emisión de títulos, de acuerdo con la ley de ferrocarriles, que sirvió de base al contrato de 28 de Febrero y á la cual se hizo referencia en el mismo contrato, al decir expresamente "de conformidad de la ley de 30 de Noviembre último";—Que de los diversos documentos agregados se desprende, que Bowen intervino en las negociaciones llevadas á efecto entre el Gobierno y la casa de Baring;—Que, en la carta de fecha 26 de Septiembre de 1889 (Véase N.° 2, pág. 148), Bowen dice expresamente *que los certificados han de ser*

pagados á su presentación, en virtud del convenio que tiene con Baring Brothers y C.ª y con Samuel B. Hale y C.ª, que por lo tanto, está fuera de duda que no sólo Bowen aceptó á Baring como el tercero que debía pagar los certificados. sino que se consideró parte en el contrato que á esos pagos se refería, lo que no era desacertado, pues ese contrato, aunque entre el Gobierno y Baring había creado obligaciones de Baring con relación á Bowen (art. 1231 del Código Civil);—Que la contestación de Baring á la carta expresada, de 26 de Septiembre de 1889, contestación que va señalada con el núm. 3 (Véase pág. 149), confirma el hecho de que Bowen había intervenido en los contratos, pues Baring abre el crédito solicitado por Bowen "*sobre las condiciones expresadas en dicha carta*";—Que en la carta núm. 31 (Véase pág. 170), de 10 de Marzo de 1890, firmada por Bowen, se dice que *en Mayo de 1889, como resultado de las negociaciones entre el señor Sanford y Bowen*, la casa de Baring Brothers y C.ª convino en comprar los bonos á emitirse para el ferrocarril de Montevideo á la Colonia;—Que habiéndose firmado el contrato del Gobierno con Baring (3 de Julio) (Véase pág. 138), hubo dudas entre Baring y Bowen; *que al fin, llegaron á un acuerdo sobre todos los puntos;*—Que la existencia del acuerdo á que se hace referencia en esta carta, se confirma por los términos de las cartas núms. 2 y 3, arriba citadas, de 26 y 27 de Septiembre de 1889, firmadas respectivamente por Baring y Bowen;—Que por todo ello, viene á quedar demostrado que Baring no era un mandatario del Gobierno para pagar á Bowen, y sí un tercero, impuesto por el art. 16 del contrato de 28 de Febrero de 1889 y aceptado de común

acuerdo entre el Gobierno y Bowen; tercero, que debía ejecutar ciertos hechos relativos á los contratos de 28 de Febrero y 3 de Julio de 1889;

Considerando 7.º: Que habiendo las partes designado un tercero para ejecutar ciertos actos sin los cuales no se podía llevar á efecto el contrato de construcción y, no habiendo ese tercero cumplido sus obligaciones, el contrato debía haberse considerado caducado, á no ser por la cláusula que admitía la excepción, de fuerza mayor, y que permitió la prolongación del plazo;

Considerando 8.º: Que la 1.ª sección del ferrocarril debia estar terminada al año de la fecha del contrato de 28 de Febrero, y que, aunque no se llevó á efecto la construcción, el Estado y Bowen siguieron tratando de ejecutar el contrato (como se ve por las cartas núms. 27 y siguientes, de la correspondencia entre Baring y Bowen, posteriores al 28 de Febrero de 1890, fecha en que vencía el año de plazo, por la correspondencia entre el doctor Nin y Baring, (Véase pág. 185) también posterior al plazo vencido, por las tentativas hechas con la casa de Morton Rose y por las tentativas de arreglo con Baring que resultan del contrato hecho con Mallmann y del poder que le confirió el Gobierno;

Considerando 9.º: Que, al decirse en el artículo 11.º del contrato entre el Gobierno y Mallmann y C.ª (Véase pág. 118), que «queda convenido que, si los señores Baring Brothers conviniesen en dar cumplimiento al contrato de 3 de Julio de 1889, los plazos establecidos en el contrato de 28 de Febrero del mismo año, correrán desde la fecha en que los señores Baring empezasen á cumplir el contrato citado de 3 de Julio», se reconocía implícitamente que había habido fuerza mayor, única causa que podía per-

mitir la prórroga ó suspensión del término establecido en el contrato;

Considerando 10.º: Que, admitida la existencia de la fuerza mayor, y reconocido que ella podía prolongar los plazos, resta á saber, desde cuando y hasta cuando existió y cuales fueron sus efectos jurídicos; — Que, desde la fecha del contrato de 28 de Febrero hasta el 31 de Diciembre de 1889, la construcción sólo podía llevarse á efecto con anuencia é intervención de Baring (art. 16 del contrato de 28 de Febrero y ley de ferrocarriles del 30 de Noviembre de 1889), y que, no habiendo cumplido Baring sus obligaciones, no son responsables de ese hecho, ni el Gobierno, ni Bowen y ha existido por consiguiente, el hecho independiente de la voluntad de las partes contratantes, hecho casual que ha impedido el cumplimiento del contrato; — *(Demante* — tom. V — núm. 90, donde comentando el art. 1169 del Código Civil francés, dice: " Il considére comme dé-" pendant du hasard, et comme casuelle, celle qui-n'est " nullement au pouvoir de l'une des parties ce qui com-" prend evidenment celle qui dependrait de la volonté " d'un tiérs "); — Que, quedó implícitamente establecida la existencia de la fuerza mayor, desde el 31 de Diciembre de 1889, hasta el momento en que Baring declaró terminantemente á las partes que no se consideraba ligado por el contrato de 3 de Julio de 1889 (art. 11 del contrato de 30 de Mayo de 1891 entre el Gobierno y la "Compañía Uruguay Limitada"); — Que la constancia oficial de esa negativa de Baring está en las notas del señor Lennan, Secretario de la "Compañía Uruguay, Limitada", de 22 de Febrero de 1893 y del señor Carroll, de 28 de Marzo del mismo año, diciéndose

en la primera que "tengo que avisar que las negociaciones
" nes no han dado algún resultado, los señores Baring Bro-
" thers y C.ª sosteniendo que no tienen responsabilidad
" con respecto á ese contrato";

Considerando 11.º: Que, producidos esos hechos, no se puede pretender que el plazo para la construcción se prolongára indefinidamente, — primero: Porque no era necesaria la intervención de Baring después del 31 de Diciembre de 1889; — segundo: *Porque desde que Baring se consideraba desligado y pasaban las cuestiones que con él tenian relación, del terreno administrativo al terreno civil (como lo reconocía implícitamente la "Compañía Uruguay Limitada", al pedir en sus notas de 22 de Marzo y 22 de Junio de 1893* (Véase II, pág. 262 y III, pág. 263); *que el Gobierno le confiriese un poder liso y llano para demandar á Baring ante los Tribunales ingleses)*, quedaba despejada de todo obstáculo la acción administrativa y por consiguiente era exijible el cumplimiento del contrato, de 28 de Febrero de 1889;

Considerando 12.º: Que, separada la intervención de Baring, desaparecía la causa que suspendía el cumplimiento del contrato, y fué entónces que el Gobierno preguntó por nota de 16 de Junio de 1893. (Véase pág. 258) dirigida al señor Carroll, representante de la Compañía Uruguay Limitada, si estaba dispuesta, ó nó, esa Compañía á cumplir el contrato de 28 de Febrero de 1889, y en cuya nota se decía: " Este Ministerio con fecha
" 10 de Mayo ppdo. se dirijió á usted consultándole si la
" Sociedad Uruguay Limitada estaba dispuesta á llevar
" á cabo la construcción del Ferrocarril del Oeste en
" las condiciones de pago estipuladas en el contrato
" de Febrero de 1889. Como apesar del largo tiempo

" transcurrido no ha sido aún contestada la referida " nota, tengo encargo de declarar á usted, que el Go- " bierno interpretará su silencio como una negativa, á " aceptar dicho arreglo por parte de la Sociedad " Uruguay Limitada, de que es usted representante en " esta ciudad ";—Que la Compañía contestó en nota de 22 de Junio. (Véase III, pág. 263); " *que la antigua Empresa estuvo, en la debida oportunidad, dispuesta á recibir los bonos al 85 °/₀ en pago de la construcción que tomó á su cargo, como era de su deber, pero enagenados á Baring Brothers, no puede la Compañía que le ha sucedido, recibirlos en pago de obligaciones exijibles desde hace más de tres años y, cuando esos bonos no representan hoy ni la tercera parte de su valor, y aún debe considerarse imposible su emisión á cualquier tipo*; "—Que dada esa contestación de la «Compañía Uruguay, Limitada» negándose á recibir los bonos en pago de la construcción que tomó á su cargo, se negaba también á cumplir el contrato;

Considerando 13.°: Que habiéndose establecido en el contrato de 28 de Febrero de 1889, que el Gobierno podría pagar *en oro, ó en títulos exteriores de la República, recibidos por los contratistas al precio firme del 85 °/₀ de su valor nominal* (Véase art. 10, pág. 102), y, no queriendo admitir los contratistas los títulos en las condiciones estipuladas, se produjo de hecho la caducidad del contrato;

Considerando 14.°: Que las mismas razones que separan las cuestiones relativas á ferrocarriles de la jurisdicción civil nacional, las separa con mayor razón de la jurisdicción civil extranjera, y, si el orden público y la buena administración exijen que el Estado no es-

pere el resultado de los pleitos ordinarios, no era admisible la pretensión de la Compañía, de seguir un pleito en Inglaterra contra Baring, quedando entre tanto, pendiente la construcción del ferrocarril;

Considerando 15.º: Que, desde el 28 de Marzo de 1893, la Compañía manifestaba (Véase 11, pág. 262) que nada se podía hacer con Baring Brothers y C.ª, y pretendía demandarlos, y que esa es la fecha hasta la cual, con mayor benevolencia, puede el Estado extender los efectos de la fuerza mayor; — Que ha excedido en mucho el plazo marcado en el contrato para la construcción de la 1.ª sección de la línea, y esa falta basta por sí sóla, para producir la caducidad del mismo;

Considerando 16: Que este no es un caso de aquellos en que, por no haberse pactado la condición resolutoria no se debe resolver *ipso-jure* y, al contrario, se resuelve *ipso-jure,* por la simple falta de cumplimiento de la condición ó condiciones estipuladas, primero: Porque el contrato se basó en la ley de ferrocarriles de 30 de Noviembre de 1888 y en la de 27 de Agosto de 1884, (art. 4.º de la ley de 30 de Noviembre de 1888), segundo: *Porque en esa ley de 1884 se dice, que: «Artículo 26. Las concesiones de ferrocarriles caducarán, si no se concluyesen la línea ó las secciones en que se divida, dentro de los plazos señalados en el contrato,»* tercero: Porque el art. 26, citado, importa una condición resolutoria expresa, que da lugar á la caducidad *ipso-jure*;

Considerando 17.º: Que, un año y medio después de la declaración de la Compañía de que no podía cumplir el contrato, no se puede admitir la pretensión de querer cumplirlo, manifestada en sus últimos escritos, primero: Porque ello importaría volver á dar valor á un

contrato caducado por autoridad de la ley, segundo: Porque ello importaría dar à los contratistas la facultad de alargar é interrumpir los plazos á su voluntad, tercero: Porque constituiría una violación de las leyes y una irregularidad administrativa que traería aparejada la nulidad absoluta;

Considerando 18.°: Que si los cesionarios de Bowen no pueden ya llevar adelante la construcción, de acuerda con el contrato de 28 de Febrero de 1889, menos lo pueden Caymari y Barreto, cuya personería fué reemplazada por Bowen y sus cesionarios; — que, si alguna circunstancia pudiese favorecer á Caymari y Barreto, ella aprovecharía también á Bowen; — que importaría un acto de verdadera injusticia, contrario al derecho, á la equidad y á la buena fe, el declarar caducada la concesión de la Compañía y dejarla subsistente á favor de Caymari y Barreto,

SE RESUELVE:

1.° Declarar que las estipulaciones contenidas en la escritura de cesión de 1.° de Marzo de 1889 otorgada por los señores Caymari, Cleminson y Barreto á favor de don Francisco A. Bowen no tienen más alcance que, el de convenios entre particulares, que no obligan al Estado y que en consecuencia no tienen derecho los primitivos concesionarios y contratistas de los Ferrocarriles del Oeste á que el P. E. les reconozca nuevamente en la personería de dueños de una concesión que habían transferido.

2.° Declarar caducada la concesión de construcción de ferrocarriles, otorgada á los señores Caymari, Cleminson

y Barreto en 28 de Febrero de 1889, y transferida después á don Francisco A. Bowen y á la "Compañía Uruguay Limitada", así como los contratos accesorios que á la misma construcción se refieren, quedando libradas á los Tribunales ordinarios las cuestiones que se susciten entre particulares por daños y perjuicios y por repetición de cantidades, á que haya lugar.

Notifíquese á los interesados los que tendrán cinco días para hacer uso del derecho de apelación en la forma que la acuerda el artícnlo 28 de la ley de 27 de Agosto de 1884, y, ejecutoriada que sea la resolución, archívese este expediente.

IDIARTE BORDA.
JUAN JOSÉ CASTRO.

El día diez de Septiembre del año de mil ochocientos noventa y cinco, notifiqué en su domicilio al señor don Bernardo Caymarí la resolución que antecede.

B. Caymarí. *Alfonso Pacheco*,
Oficial Mayor.

El día diez de Septiembre del año de mil ochocientos noventa y cinco, notifiqué en su domicilio al señor don Bernabé Quiñones, como apoderado de don Francisco L. Barreto, la resolución que antecede—Conste.

B. Quiñones. *Alfonso Pacheco*,
Oficial Mayor.

El día doce de Septiembre del año de mil ochocientos noventa y cinco, notifiqué en su domicilio al señor don M. Carroll, como Representante de la Compañía Uruguay Limitada, la resolución que antecede.—Conste.

M. Carroll. *Alfonso Pacheco,*
Oficial Mayor.

APELACIÓN

Escritos deducidos por don Miguel Carroll por la "Compañía Uruguay, Limitada;" dòn Bernabé Quiñones por don Francisco L. Barreto y don Bernardo Caymarí por sí.

I

Excmo. senor:

Miguel Carroll por la Compañía Uruguay Limitada en el expediente promovido ante V. E. por los señores Barreto y Caymari sobre rescisión y caducidad de la transferencia que dichos señores en conjunción con don James Cleminson hicieron á don Francisco A. Bowen y éste á la Compañía que represento del contrato de construcción de los Ferrocarriles del Oeste como mas haya lugar digo: que se me ha notificado la resolución definitiva dictada por V. E. el 6 del corriente en que se declara:

1.° Que las estipulaciones contenidas en la escritura de cesion de 1.° de Marzo de 1889 otorgada por los señores Caymari, Cleminson y Barreto á favor de don Francisco A. Bowen no tienen más alcance que el de convenios entre particulares que no obligan al Estado, y que en consecuencia no tienen derecho los primitivos concesionarios y contratistas de los Ferrocarriles del Oeste á que el Poder Ejecutivo los reconozca nuevamente en la personería de dueños de una concesión que habían transferido.

Y 2.° que está caducada la concesión de construcción de Ferro-

carriles otorgada á los señores Caymari, Cleminson y Barreto en 28 de Febrero de 1889 y transferida despues á don Francisco A. Bowen y á la Compañia Uruguay Limitada, así como los contratos accesorios que á la misma construcción se refieren, quedando libradas á los Tribunales Ordinarios las cuestiones que se susciten entre particulares por daños y perjuicios y por repetición de cantidades á que haya lugar.

La primera declaración no afecta ni los derechos ni los intereses de la Compañia, y no tengo por consiguiente por qué tomarla en consideración; pero si los afecta y perjudica la segunda, y á su respecto interpongo en tiempo y forma los recursos de apelación y nulidad para ante los Tribunales de Apelaciones reunidos, porque debo agotar los recursos legales, conforme á la legislación del país, para poner á la Compañia Uruguay Limitada á cubierto de las responsabilidades, que de otra manera, podrían hacer contra ella efectivas los primitivos concesionarios á quienes esté vinculada por su contrato de cesion de 1.º de Marzo de 1889.

A no mediar esa circunstancia, tal vez la Compañía habría aceptado la resolución de V. E., desde que esa resolución sólo resuelve acerca de la caducidad del contrato de construción originariamente celebrado con los señores Barreto Cleminson y Caymari, y transferido por estos á don Francisco A. Bowen, y por don Francisco A. Bowen á la Compañia Uruguay Limitada, reconociendo como no podía dejar de *reconocer que la Compañia puede hacer valer*, con independencia de este juicio y á pesar de lo en él resuelto, las acciones por indemnización de daños y perjuicios de que se considere asistida, persuadida como está de que las tiene indisputables y eficacísimas para alcanzar la indemnización de los desembolsos considerables que tiene realizados, en su mayor parte perdidos, y de las utilidades que el contrato de construcción, fielmente cumplido por parte del Estado, le haría forzosamente proporcionado.

El reconocimiento de esta situación es explícita de parte de V. E., allí donde dice V. E. tratando de justificar la competencia del Poder Ejecutivo para resolver lo que resuelve (textual) « Que las leyes de 27 de Agosto de 1884 y de 19 de Setiembre

de 1885 establecieron la jurisdicción contenciosa administrativa dando al Poder Ejecutivo la facultad de resolver en 1.ª instancia sobre la caducidad de las concesiones de Ferrocarriles, pudiendo los agraviados apelar (artículo 28 de la Ley de 27 de Agosto de 1884) ante los Tribunales de Apelaciones reunidos ó la Alta Corte, si ésta fuese creada; que esta jurisdicción está fundada en razones de orden é interés público, y que por lo tanto el Poder Administrador no puede esperar indefinidamente la solución de pleitos seguidos por particulares ante los Tribunales Ordinarios: que las esferas de acción de los altos poderes del Estado *están claramente determinadas por el derecho, y que el Poder Judicial no puede* intervenir en lo contencioso administrativo como tal poder judicial independiente, del mismo modo *que el Ejecutivo no puede intervenir en las cuestiones de daños y perjuicios.* (Dalloz, tomo 1.°, pág. 466, núm. 70.)»

La resolución de V. E. importa pues, sencillamente poner término á las soluciones conciliatorias y de alcance definitivo que se venían discutiendo sin interrupción desde hace cuatro años, entre el Estado y la Compañía Uruguay Limitada, y entregar á la resolución de los Tribunales — la decisión del litigio, por el momento á cargo de los Tribunales reunidos á quienes recurro por lo que respecta á la caducidad de la concesión, y enseguida á los Tribunales Ordinarios con las limitaciones del artículo 25 del contrato de 28 de Febrero por lo que respecta á la indemnización de daños y perjuicios que la Compañía tendría forzosamente que reclamar, ella que por sí y sus causantes cumplió el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889, desembolsando ingentes sumas, mientras tuvo la esperanza de que, con más ó menos retardo, el Estado haría frente á los pagos sucesivos expresamente pactados en el referido contrato. El Estado sostendrá que no debe tales indemnizaciones, pero no será por eso menos cierto lo que he afirmado, á saber que el decreto de V. E. lo pone todo en litigio y nada definitivo y cierto resuelve.

Y aún resuelta la caducidad del contrato de construcción — y aún afrontado el pleito de indemnización de daños y perjuicios, no sería dado al Estado construir en condiciones más ventajosas las líneas de los ferrocarriles del Oeste, porque no le sería dado *disponer de aquella parte de la deuda consolidada* que se

reservó al celebrarse el arreglo de 7 de Octubre de 1891 para ese objeto, porque fué condición expresa de esa reserva *y de su aplicación á la construcción de esas líneas, el arreglo simultáneo de las cuestiones pendientes con la Empresa constructora, hoy la Compañía Uruguay Limitada.*

Yo no dudo de los móviles sinceros y patrióticos que han determinado la resolución de V. E. en la contienda promovida por los señores Barreto y Caymari, pero creo firmemente que no consulta los bien entendidos intereses del país.

Con esta solución el Estado tendrá pleitos y no ferrocarriles.

Pido disculpa á V. E. por esta digresión, y entro de plano á la cuestión jurídica.

Desde luego Excmo. Señor la resolución de V. E. deja de ser justa para ser nula, por una razón legal que no ha sido objeto de sus fundamentos y considerandos.

Es injusta y nula esa resolución porque V. E. no ha podido *absolutamente* dictarla, en *cuanto declara* caducado el contrato de construcción de 28 de Febrero representado hoy exclusivamente por la Compañia Uruguay Limitada.

En el contrato de construcción existe una cláusula, la cláusula 25 que dice testualmente así:

« Toda desinteligencia, controversia ó dificultad que sobrevenga entre el Gobierno y *los contratistas sobre la ejecución ó interpretación del presente contrato, pliego de condiciones y planos*, así como las que puedan suscitarse entre los Ingenieros fiscales inspectores y los mismos contratistas, serán *sometidos al juicio de árbitrios.* ».

Cuando se inició este pleito contencioso administrativo, yo no podía invocar esa cláusula para sustraerme á la Jurisdicción del Poder Ejecutivo, porque se trataba de la rescisión del contrato de 1.° de Marzo de 1889 celebrado exclusivamente entre los señores Barreto y Caymari y don Francisco A. Bowen causante de la Compañía, y en ese contrato las partes no habían pactado que sus diferencias y sus pleitos habían de someterse á la jurisdicción árbitral, y los señores Barecto y Caymari ocurrían al P. E. fundandose en que la Ley de 18 de Setiembre de 1885 es-

tablece la jurisdicción contenciosa administrativa para todas las cuestiones que se suscitasen en materia de ferrocarriles, ya fuese entre particulares y el fisco, ó entre particulares entre sí, toda vez que fuesen motivadas por resoluciones de la autoridad administrativa.

Yo negué que el P. E. pudiese ejercer en el caso la jurisdicción que esa ley le atribuye por una razón de circunstancias y por una razón fundamental—la de circunstancias porque los señores Barreto y Caymari habían demandado á la Compañía por los mismos fundamentos y con el mismo objetivo ante los Tribunales Ordinarios, y allí estaba trabado el pleito por contestación á la demanda, y no era posible seguir dos juicios sobre lo mismo ante diferentes jurisdicciones, por lo que ó desistían esos señores de la demanda interpuesta ante los Tribunales Ordinarios, ó se promovía el juicio de competencia, si se consideraba que la jurisdicción del P. E. era privativa y excluyente, sosteniendo que mientras una ú otra cosa no se hiciese no podía darse curso á la nueva demanda; y la razón fundamental, por que la jurisdicción atribuída al P. E. para entender en las contiendas entre los particulares suscitadas en materia de Ferrocarriles suponía *que esas contiendas fuesen motivadas por resoluciones de la autoridad administrativa;* pero V. E. no consideró admisibles esas excepciones legales, y entró á decidir la contienda entre los señores Barreto y Caymarí, y la Compañía declarando que no podía reconocer y no reconocía *á esos señores personería de ningún género*, como dueños de una concesión que habían transferido.

Ahí quedaba terminada la contienda entre los señores Caymari y Barreto y la Compañía, pero V. E. creyó que debía decidir sobre la caducidad del contrato de construcción representado hoy por la Compañía Uruguay Limitada, interpretando sus cláusulas y apreciando los actos practicados en ejecución del mismo, sin apercibirse de que V. E. mismo pactó en ese contrato *que todas las desinteligencias, controversivas ó dificultades que sobreviniesen entre las partes sobre su ejecución ó interpretación habían de ser sometidas al juicio de árbitros.*

No valdría alegar contra la validez y eficacia de esta cláusula del contrato de construcción, que el Poder Ejecutivo no

podía pactar el arbitraje desde que la ley de 24 de Agosto, á que debía ajustarse ese contrato, cometió al Poder Ejecutivo la *resolución* de todas las cuestiones *relativas* á la caducidad de las concesiones con apelación para ante los Tribunales de Apelaciones reunidos, y que otra ley posterior, la de 19 de Septiembre de 1885 hizo extensiva esa jurisdicción en materia de Ferrocarriles á todas las desinteligencias, controversias ó dificultades que sobreviniesen entre los particulares y el Fisco, porque ese contrato de construcción fué aprobado por el Cuerpo Legislativo por ley de 7 de Febrero de 1890 en estos términos explícitos y generales:

« Apruébase el contrato de construcción de los Ferrocarriles del Oeste, que fué celebrado por el Poder Ejecutivo con fecha 28 de Febrero de 1889 con los señores Barreto, Caymari y Cleminson, siendo entendido que en esta aprobación no se halla comprendido el compromiso contraído por el Gobierno respecto á la construcción de la línea de Independencia á Paysandú á que se refiere la parte final del art. 2.° del mencionado contrato.»

Si pues el Cuerpo Legislativo aprobó el contrato, con una sola reserva, que nada tiene que ver con las desinteligencias, dificultades y controversias que se han originado entre el P. E. y la Compañía Constructora, respecto de su ejecución, esas dificultades, desinteligencias y controversías *tienen que ser decididas por árbitros*, porque así está pactado en el contrato; y por esa sola consideración, rigurosamente legal, *debe ser revocado, la sentencia de V. E. disponiéndose que las partes procedan á otorgar la escritura respectiva de compromiso conforme á lo que dispone el art. 540 del Código de Procedimientos.*

La ley ó el contrato pueden hacer forzoso para las partes el compromiso de árbitros (art. 535) y en este caso lo hacen, á la vez el contrato y *la ley*—el contrato porque en él se pactó el arbitraje *imperativamente—y la ley porque aprobó el contrato* haciéndolo obligatorio para las partes aún en la parte que contrariase *disposiciones ó leyes anteriores*, *porque la ley posterior deroga la anterior* (artículos 9 y 10 del Código Civil).

Contra el contrato de 28 de Febrero no puede argumentarse con leyes anteriores á su celebración, porque sancionado ese contra-

to por Ley expresa, tiene el carácter y la eficacia de la ley misma, *precisamente* en aquellas disposiciones que no pueden conciliarse con las de la ley anterior (3er, inciso del art. 10 del Código Civil.

A esto podría en rigor limitarme, pero no debo ni quiero autorizar la suposición de que, á estar habilitado el P. E. para dirimir *las desinteligencias y las controversias que se han originado respecto de la ejecución del contrato de construccion de 28 de Febrero, las habría resuelto con arreglo á derecho.* No Excmo. Señor, la Compañía que cumplió todas las obligaciones que se impuso por ese contrato, *pudo en cualquier momento pedir su rescisión con indemnización de daños y perjuicios, pero el Poder Ejecutivo que no cumplió las que se impuso á la vez, no ha podido ni puede declararlo* rescindido ni caducado.

Desde luego V. E. plantea la cuestión en términos obsolutamente reñidos con su dilucidación ulterior.

Después de fulminar las pretensiones de los señores Barreto y Caymari dice V. E.

« Separadas del terreno contencioso administrativo las cláusulas del contrato de cesión de 1.° de Marzo, que sólo atañen á los particulares, *queda sólo por resolver el punto capital, á saber si se ha cumplido ó no el contrato de construcción, si los contratistas cumplieron ó no las obligaciones contraidas para que el P. E. pueda ó no declarar subsistente la concesión.*»

Según eso, toda la cuestión estaría reducida á saber si la Compañía cumplió ó no las obligaciones que se impuso; pero enseguida de plantear V. E. mismo la cuestión en esos términos, abandona esa base para sostener que aunque las haya cumplido, lo que decididamente reconoce V. E., *la caducidad debe ser pronunciada*, porque al fin y al cabo *la línea no se construyó dentro de los términos estipulados, y eso por omisión y culpa de los señores Baring Brothers de que tampoco es responsable el Estado.*

Tenemos pues dos hechos fuera de cuestión—1.° que la Compañía y sus causantes cumplieron hasta donde debían y podían cumplir las obligaciones que se impusieron por el contrato de construcción, y que la obra no se llevó á término dentro de los plazos

estipulados, porque los señores Baring Brothers que tomaron los bonos destinados á costear la obra y se obligaron á *efectuar los pagos en épocas* sucesivas y determinadas no los efectuaron.

V. E. reconoce esos dos hechos, pero pretende que la omisión de los señores Baring Brothers no impone responsabilidad al Estado, y que no imponiéndosela, resulta sencillamente que la obra no pudo llevarse á término por el hecho de un tercero impuesto por el contrato y aceptado de común acuerdo por el Gobierno y por don Francisco A. Bowen, causante de la Compañia Uruguay Limitada, hecho que así producido y caracterizado, determina en concepto de V. E. la caducidad o rescisión del contrato por razones y consideraciones legales que se exponen más adelante y que á su tiempo tambien tomaré en consideración.

Por el momento digo y sostengo y voy á demostrarlo enseguida, que *el contrato de 3 de Julio de 1889 por el cual el Gobierno enagenó los bonos destinados al pago de la construcción de la 1.ª sección de la Línea á los señores Baring Brothers, encargando á éstos señores de hacer á los constructores los pagos estipulados en el contrato de construcción en la forma allí convenida dejó subsistente todas las responsabilidades del Gobierno, constituyendo á los señores Baring Brothers en simples mandatarios ó delegados suyos para hacer directa é inmediatamente los pagos á los constructores*, sin que la aceptación de esa delegación por el señor Bowen tuviese la virtud de cambiar la persona del deudor para con la Empresa Constructora.

En el 6.º considerando, que es primero con relación á la cuestión de caducidad del contrato de 28 de Febrero, se establece lo siguiente:

Que el art. 12 de la ley 30 de Noviembre de 1888 dice que: para el pago de los ferro-carriles construídos por orden del Estado el Poder Ejecutivo emitirá títulos de Deuda Pública denominados bonos de ferrocarriles; que el art. 16 de la misma ley dice que « *el Poder Ejecutivo podrá negociar estos bonos por su cuenta depositando su importe en un banco*, para ser aplicado exclusivamente al pago de ferrocarriles, ó bien, los entregará al constructor al tipo convenido en el contrato, que en

ningún caso, podrá ser menor de 85 por ciento de su valor nominal;—Que cualquiera que fuese la forma de pago adoptado por el gobierno, fuese en oro ó en títulos, no podrá llevarse á efecto sino por medio de la emisión de títulos (art. 12 y 16 inciso 1.° y 2.° de la ley de 30 de Noviembre de 1888);—Que el gobierno no podia, hasta el cumplimiento de un plazo determinado por convenios anteriores, celebrados con la casa de Baring Brothers y C.ª emitir títulos sin la intervención de esa casa, que eso fué reconocido y respetado en el contrato de construcción de los ferrocarriles del Oeste, de 28 de Febrero de 1889, cuando se dijo, en el art. 16 del mismo contrato, que la emisión de los bonos no podría hacerse antes del 31 de Diciembre de 1889, sin la anuencia de la casa Baring Brothers y Cª;—Que al resolver el gobierno que el pago se haría en oro, fué sobre la base de que la casa Baring Brothers y C.ª tomase los títulos al firme, de acuerdo con el contrato 3 de Julio de 1889, ya que el gobierno no podía, ni emitir títulos antes del 31 de Diciembre de 1889 sin la anuencia de Baring, ni obtener oro para pagar á los contratistas, sino por medio de la emisión de títulos, de acuerdo con la ley de ferro-carriles, que sirvió de base al contrato de Febrero y á la cual se hizo referencia en el mismo contrato, al decir expresamente « de conformidad de la ley de 30 de Noviembre último; »—Que de los diversos documentos agregados se desprende, que Bowen intervino en las negociaciones llevadas á efecto entre el gobierno y la casa Baring;—Que, en la carta de fecha 26 de Setiembre de 1889 (pag. 45 de los antecedentes publicados por la Honorable Cámara de Representantes) Bowen dice expresamente *que los certificados han de ser pagados á su presentación, en virtud del convenio que tiene con Baring Brothers y Cª. y don Samuel B. Hale y Cª.*, que por lo tanto, está fuera de duda que, no sólo Bowen aceptó á Baring como el tercero que debía pagar los certificados, sino que se consideró parte en el contrato que á esos pagos se refería, lo que no era desacertado, pues ese contrato, aunque entre el Gobierno y Baring había creado obligaciones de Baring con relación á Bowen (art. 1230 del Código Civil;—Que la contestación de Baring á la carta expresada, de 26 de Septiembre de 1889, contestación que vá señalada con el núm. 3, confirma el hecho de que

Bowen había intervenido en los contratos, pues Baring abre el crédito solicitado por Bowen « *sobre las condiciones expresadas en dicha carta*»; — Que en la carta núm. 31, de 10 de Marzo de 1890, firmada por Bowen, se dice que *en Mayo de 1889, como resultado de las negociaciones entre el señor Sanford y Bowen*, la casa de Baring Brothers y C.ª convino en comprar los bonos á emitirse para el ferrocarril de Montevideo á la Colonia; — Que habiéndose firmado el contrato del Gobierno con Baring (3 de Julio,) hubo dudas entre Baring y Bowen, *que al fin, llegaron á un acuerdo sobre todos los puntos*; — Que la existencia del acuerdo á que se hace referencia en esa carta, se confirma por los términos de las cartas núms. 2 y 3 arriba citadas, de 26 á 27 de Septiembre de 1889 firmadas respectivamente por Bowen y Baring; — Que por todo ello, viene á quedar demostrado que Baring no era un mandatario del Gobierno para pagar á Bowen, y sí un tercero, impuesto por el art. 16 del contrato de 28 de Febrero de 1889 y aceptado de común acuerdo entre el Gobierno y Bowen; tercero, que debía ejecutar ciertos hechos relativos á los contratos de 28 de Febrero y 3 de Julio de 1889: »

Empieza V. E., en el considerando que acabo de transcribir dando una importancia que no tiene á la circunstancia de no poder emitirse hasta el 31 de Diciembre los bonos que se creaban por el contrato de 28 de Febrero para costear la construcción de las Líneas del Oeste sin el consentimiento de los señores Baring Brothers, porque la dificultad estaba prevista en el propio contrato de 28 de Febrero.

En el concepto de que el Gobierno abonaría el costo de construcción en los propios bonos autorizados por la ley, se estípulaba en el art. 16 « que los bonos serían emitidos por los contratistas en las épocas y por las cantidades que estimasen necesarias con conocimiento del Gobierno, pero con posterioridad al 31 de Diciembre de 1889—antes de ese tiempo sólo podrían hacerlo con anuencia de los señores Baring Brothers si bien podrían servirse de dichos títulos para entregarlos en garantía de las operaciones que realizasen. »

Pero el Gobierno no estaba obligado á entregar precisamente los bonos á los contratistas al 85 % en pago de la construcción

de la Línea, pues si así lo prefería podía emitirlos por su cuenta ó enagenarlos y pagar á los contratistas en oro sellado—(art. 10 del Contrato de Construcción). Podía pues el Gobierno emitirlos ó enagenarlos y pagar oro, ó bien recabando el consentimiento de los señores Baring Brothers ó enagenándoselos á ellos mismos.—En caso de negativa de los señores Baring podía caucionarlos provisoriamente, visto que el compromiso con esos señores vencía el 31 de Diciembre del mismo año en que se celebraba el contrato de construcción.

Pero no ocurrió dificultad alguna al respecto, porque todos los banqueros ingleses se disputaban los bonos al 85 % y los señores Baring los pidieron para sí mismos—á lo que defirió el Gobierno sin dificultad, celebrando el contrato de 3 de Julio por lo cual *tomaron los bonos al firme y se obligaron á abrir una cuenta especial al propio Gobierno para atender á los pagos de construcción de la 1.ª sección de la Línea del Oeste en las condiciones pactadas en el contrato de 28 de Febrero.*

La circunstancia, pues, de haberse enagenado los bonos á los señores Baring Brothers, sin cuyo consentimiento *no podían emitirse antes del 31 de Diciembre, es absolutamente indiferente para apreciar la naturaleza del contrato de 3 de Julio y las modificaciones* que pudieron determinar en la responsabilidad del Estado por el pago de la obra contratada.

La cuestión queda reducida á averiguar y precisar las modificaciones que el contrato de 3 de Julio de enagenación de los bonos introdujo en el contrato de construcción de 28 de Febrero ó en otros términos, si *por la enagenación de los bonos en la forma en que se hizo la enagenación*, las obligaciones relativas al pago de la obra pasaban del Estado á los señores Baring *de una manera absoluta é incondicional, á tal punto que no podría repetirse contra el Estado si los señores Baring llegaban á encontrarse, como sucedió, por efecto de las eventualidades propias de sus múltiples negocios, en el caso de no hacer honor á sus compromisos.*

V. E. entiende que esa *virtud tuvo el contrato de 3 de Julio*, por que de los diversos documentos agregados se desprende que Bowen *intervino en las negociaciones llevadas á efecto entre el Gobierno y la casa Baring, y eso demuestra que Baring no era un mandatario del Gobierno para pagar á Bowen y sí un tercero impuesto por*

el artículo 16 del contrato de 28 de Febrero de 1889 y aceptado de común acuerdo entre el Gobierno y Bowen.

La intervención de Bowen Excmo. señor, en el contrato de 3 de Julio sea anterior á su celebración, sea simultánea ó posterior no *tuvo la virtud de hacer novación en la persona responsable al cumplimiento de las obligaciones estipuladas en el contrato de 28 de Febrero*, porque antes del contrato y durante se celebró el contrato no fué sino oficiosa, en su justo anhelo de que se llevase á efecto sin dificultades y sin dilaciones, y su aceptación posterior en quien delegaba el Gobierno los pagos que debía efectuar á medida que se adquiriesen los materiales y se construyesen las obras, no importaba exonerar al Gobierno de la responsabilidad de los pagos en la forma y en las épocas convenidas.

En el contrato de 3 de Julio en cuanto se refiere al pago por Baring de los certificados que expidiesen los Ingenieros fiscales de los materiales embarcados y de las obras construídas, no se contiene otra cosa *que una verdadera delegación, que en manera alguna importaba novar la persona del deudor que era el Estado*, y que no la novaba aun cuando Bowen hubiese suscrito el contrato, aceptando expresamente la delegación, porque la novación *en ese caso no se verifica sino á condición de que el acreedor haya exonerado expresamente al delegante de toda responsabilidad por la deuda.*

No es cuestión, Excmo. señor, de abonar estas afirmaciones con la autoridad de tal ó cual jurisconsulto nacional ó extranjero, sino de invocar sencillamente las disposiciones del Código Civil de la República.

La novación no se presume, dice el artículo 1540; es necesario *que se declare la voluntad de verificarla, ó que resulte claramente por la incompatibilidad de las obligaciones ó en otra manera inequívoca* aunque no se use de la palabra inovación.

«La delegación por la que un deudor dá otro que se obligue hacia el acreedor no produce novación, *á no ser que el acreedor haya declarado expresamente su voluntad de exonerar al deudor primitivo.* «De otro modo se entenderá que el tercero es solamente diputado para hacer *el pago*, ó que dicho tercero se obliga con él solidaria ó *subsidiariamente*, según parezca deducirse *del tenor ó del espíritu del acto.*

Es precisamente lo que se verifica en éste caso ; el Estado enagenó los bonos á los señores Baring Brothers, y los encargó de *aplicar su producto á los fines á que estaban destinados por la ley y por el contrato*, sin preocuparse siquiera de recabar la aceptación escrita de la contraparte en el contrato, del acreedor Bowen, por lo que ni siquiera cabe la suposición de que Bowen al aceptar la delegación *declarase su voluntad de exonerar de toda responsabilidad al Estado*, *único caso en que se verifica novación absoluta de deudor.*

El empeño de V. E. en demostrar que don Francisco A. Bowen causante de la Compañía intervino en él contrato de 3 de Julio y que lo aceptó y se entendió en seguida con los señores Baring para su ejecución en lo que le concernia , no tiene *objeto útil en el sentido de fundar* la irresponsabilidad del Estado por el no cumplimiento por parte de aquellos señores á las obligaciones de pagos periódicos que tomaron á su cargo, *por que la intervención de Bowen en esos contratos hasta era exijida por la naturaleza misma del contrato*, pues la delegación de pago tal como lo difine el art. 1505 del Código Civil y *tal como se pactó en el contrato de 3 de Julio* requiere la concurrencia no sólo del deudor y del delegado ó diputado, sino *también del acreedor, sin que su concurrencia importe renunciar* á sus derechos contra el deudor originario ó delegante, *á no ser que la renuncia se consigne expresamente.* Ha de permitirme V. E. que repita las palabras textuales de la ley.

« La delegación por la que un deudor dá á otro que se obligue hacia el acreedor (dice el artículo 1105) *no produce novación*, á no ser que el *acreedor haya declarado expresamente su voluntad de exonerar al deudor primitivo.* De otro modo se entenderá que *el tercero es solamente diputado para hacer el pago*, *ó que dicho tercero se obliga con él solidaria ó subsidiariamente según parezca deducirse del tenor ó del espíritu del acto.* »

Del tenor de este artículo se deduce que es correcta y hasta necesaria la concurrencia del acreedor al contrato en que se establece la delegación — sin que su concurrencia por sí sola implique *la exoneración del deudor delegante*, pero no está de más corroboran mi tesis con el comentario de autores eminentes que, aunque extranjeros, comentan disposiciones análogas del

Código Napoleón, ya que V. E. ha demostrado reconocerles gran autoridad por el hecho de invocar sus opiniones en la resolución reclamada.

« Conforme á los términos del artículo 1273 dice Dalloz, para que la *delegación opere novación no basta el concurso de tres personas, delegante, delegado y delegatario* y su consentimiento ó aceptación: es necesario además, que *el acreedor delegatorio exonere á su antiguo deudor delegante*, no hay novación si el primer deudor no es exonerado—el acto no entraña sino un *mandato de pagar y conserva al acreedor, si el tercer delegatorio no paga la deuda, su recurso contra el deudor delegante.*—Ha sido decidido (por varias sentencias) 1.° que una simple delegación aceptada por el acreedor era insuficiente antes del Código y lo es después del Código *para operar novación.* 2.° que la delegación no importa *necesariamente novación y que el deudor delegante puede conservarse obligado.* (Dalloz, tomo 33, números 2482 y 2483).

« Según el art. 177, dice Duranton, la delegación por la cual un deudor da al acreedor otro deudor que se obliga hacia el acreedor no *opera novación*, si el acreedor *no ha declarado expresamente que* entendía descargar al *deudor* que ha hecho *la delegación.*

«Con mayor razón la simple indicación hecha por el deudor de un tercero que debe pagar en su *lugar* no opera *novación.*

«En el caso de simple delegación se supone que el acreedor acepta al delegado como deudor, como un medio de percibir más fácilmente lo que le es debido (Duranton tomo 12 n.° 322.)

«Para que la delegación importe novación dice Laurent—es *preciso que* el acreedor declare *expresamente* que *entiende* exonerar á su *deudor* que ha hecho la *delegación.* Desde que el art. 1275 exije la *exoneración* del antiguo *deudor* para *que* haya *novación* basta aplicar á la delegación el principio general que rije la *novación* para sustitución de un *nuevo* deudor. Si no hay *exoneración* no puede haber cuestión *de novación*, pues *que* la *deuda subsiste.* La Corte de Casación ha dictado dos sentencias en ese sentido, y á la verdad causa asombro que cuestiones resueltas por el texto de la ley sean llevadas á la Corte Suprema. La ley es mucho más severa para la novación por delegación que para la novación *ordinaria*: es preciso más que eso para que la delegación opere novación: *la ley* exije una *exoneración expresa.*

En el mismo sentido opinan Toullier tomo 7 núm. 290, Aubry y Rau tomo 2 pág. 393, Massé y Vergé tomo 3 pág. 446, Massé tomo 5 núm. 307.

Veamos, dice Laurent cuáles son las personas que juegan un rol en la delegación y que por consiguiente deben consentir—el delegante debe consentir porque es él quien hace el ofrecimiento al acreedor, ó como dice el art. 1275 quien dá al acreedor otro deudor, *poco importa que haya novación ó no*—no puede haber delegación sin un delegante. El delegado se obliga hacia el acreedor—por consiguiente es preciso que consienta: *el delegatario debe también consentir: cuando exonera al antiguo deudor la necesidad de su concurso es evidente:* lo es igualmente *cuando no lo exonera*, pues que siempre hay una obligación hacia el acreedor por el delegado: por consiguiente no puede haber obligación sin el *consentimiento del acreedor*. (Laurent tomo 18 núm 312).

Se vé pues que aún cuando don Francisco A. Bowen *hubiese concurrido al contrato de 3 de Julio prestando su consentimiento* á la delegación que hizo el Gobierno para el pago de la obra, encargando de ese servicio á los señores Baring Brothers, *no habría comprometido sus derechos para repetir contra el Estado en el caso de que esos señores no pagasen, porque en el contrato de 3 de Julio no se pactó la exoneración del deudor delegante* — pero quiere eso decir que el contrato quedó imperfecto porque no concurriese don Francisco A. Bowen á su celebración? De ninguna manera, porque no es necesario que el acreedor preste su consentimiento simultáneamente y en el contrato mismo —puede prestarlo después por documento separado, y aún basta que acepte *la delegación por actos positivos y demostrativos de esa aceptación*. Sobre ese particular están contestes todos los comentistas y es eso lo que ha ocurrido precisamente en el caso. Si bien don Francisco A. Bowen no intervino ni suscribió el contrato de 3 de Julio, lo aceptó lisa y llanamente, y porque lo aceptó presentó á los señores Baring los certificados que sucesivamente le fueron expedidos por los Ingenieros fiscales por materiales adquiridos y por obras construídas y gestionó su pago y reclamó al Go-

bierno por la omisión en pagarse como estaba pactado en el contrato referido.

Concedo, pues, más aún de lo que se ha empeñado V. E. en demostrar; concedo que la intervención oficiosa del Sr. Bowen en la iniciación de la negociación de los bonos con Baring Brothers y la aceptación posterior de lo pactado en el contrato, equivale á haber sido *parte en él y á haberlo suscrito*, y demuestro que aún en ese caso la omisión de los señores Baring *perjudica y responsabiliza al Estado, porque al aceptar Bowen la delegación del pago de la obra en los señores Baring Brothers, no exoneró al Estado de las responsabilidades del pago, único caso en que el delegante se liberta de responsabilidad, según lo he demostrado con el texto expreso de las disposiciones relativas del Código Civil de este país y con la común doctrina prevalente en la materia.*

Y que en el contrato de 3 de Julio hay una simple delegación de pago, *sin exoneración al deudor delegante* (el Estado en el caso) *resulta del contrato mismo y de su interpretación ulterior por las mismas partes contratantes.*

Las cláusulas del contrato de 3 de Julio son estas:

« 1.ª Los señores Samuel B. Hale y C.ª toman al firme por *cuenta de los señores Baring Brothers y C.ª* de Londres los Bonos de Ferrocarriles que el Gobierno de la República *debe emitir para la construcción por cuenta del Estado de la 1.ª sección del Ferrocarril de Montevideo é Independencia,* cuya 1.ª sección de Montevideo á la Colonia se compone de doscientos cuarenta kilómetros, importando un millón cuatrocientas mil libras esterlinas.

2.ª (Esta cláusula establece el precio de los Bonos).

3.ª (Esta cláusula establece el servicio de interés y amortización de los Bonos).

4.ª *El producido de estos bonos al tipo de 85 % neto será abonado al Gobierno de la República por los señores Baring Brothers y Ca. en una cuenta especial*, abierta en su casa de Londres con la denominación «Construcción de Ferrocarriles», la cual ganará el interés que se convenga entre los señores Baring Brothers y Ca. y el contratista constructor don Francisco A. Bowen, á quien por su contrato corresponde pagar ese interés por el importe de la

sección ó secciones en construcción hasta tanto no sean entregadas al Gobierno.

5.ª Los señores Baring Brothers y Ca. emitirán los bonos correspondientes á las secciones construídas y en construcción en las épocas y cantidades que estimen conveniente.

Art. 6.º Con el producido de los bonos abonados á la cuenta especial del Gobierno de que habla el art. 4.º de este convenio, los señores Baring Brothers y Ca. atenderán á los siguientes pagos: 1.º Certificados de los Ingenieros fiscales por el importe de materiales de acuerdo con el art. 18 del contrato celebrado en 28 de Febrero último con el constructor don Francisco A. Bowen. 2.º Pago de los giros que haga el Banco Nacional del Uruguay contra certificados de los ingenieros fiscales para el pago de trabajos de construcción y demás de que habla el contrato Bowen antes citado. 3.º Remisión de fondos para pago de trabajos y gastos que el Gobierno requiera de acuerdo con los establecido en el art. 2.º de este contrato.

7.º Debiendo hacerse estos pagos de acuerdo con las estipulaciones del contrato de *construcción*, el Gobierno remitirá á los señores Baring Brothers y Ca. por intermedio de los señores Hale y Ca. una cópia legalizada de esos contratos así como la comunicación oficial del nombramiento de los Ingenieros fiscales que tanto en Europa como en América deben visar los certificados por materiales y trabajos que los señores Baring Brothers y Ca. deben pagar.

Ese es todo el contrato, *y en ninguna de sus cláusulas se contiene ni se revela siquiera el propósito de relevar al Estado de la responsabilidad del pago de la obra, dejándola á cargo exclusivo de los señores Baring Brothers.*

La delegación *existe*—se autorizó á los señores Baring Brothers para *no entregar el importe de los Bonos, y para colocarlos en una cuenta especial que se denominaría cuenta de los Ferrocarriles del Oeste, con el cual debia atenderse á los pagos sucesivos de la obra á construirse en las épocas y en las condiciones estipuladas en el contrato de construcción—pero la exoneración al Estado*, LA NOVACIÓN ABSOLUTA DEL DEUDOR ORIGINARIO Y RESPONSABLE, *eso no se vé pactada ni siquiera vislumbrado por las partes contratantes.*

Y así se entendió siempre Excmo. Señor; así lo entendió V. E. en actos y contratos públicos y solemnes—así lo entendia V. E. cuando otorgaba poderes especiales á la propia Compañía que represento para exijir á los señores Baring Brothers el cumplimiento del contrato y para demandarlos en caso omiso ó denegado por indemnización de daños y perjuicios; así lo entendió V. E. cuando celebró el contrato de 27 de Febrero de 1894 con los señores Baring Brothers, haciendo efectiva la indemnización á que se consideraba con derecho, pues si la sustitución de deudor hubiese sido *absoluta*, V. E. habria dejado que la Compañía Uruguay Limitada gestionase sus propios intereses *directamente de la única persona responsable á la Compañía, dada la novación verificada.*

Tenemos, pues, que desde que V. E., reconoce que la Compañia y sus causantes cumplieron el contrato y no se construyó la obra en él contratada *por omisión* y culpa *de los señores Baring Brothers*, el Estado es responsable de esa omisión y solidario de esa culpa, aún supuesta la aceptación incondicional del contrato de 3 de Julio por don Francisco A. Bowen causante de la Compañía Uruguay Limitada.

Esta cuestión de la caducidad del contrato de 28 de Febrero y de las responsabilidades contraídas por su inejecución, no pudo jamás apreciarse con sinceridad y con prescindencia de los orígenes del contrato á que la Compañia Uruguay Limitada y la Empresa Constructora son absolutamente extrañas, de diversa manera, si bien cabía chicanear sobre la omisión de los señores Baring Brothers, pero V. E. reconociendo lealmente esos dos hechos fundamentales del litigio, *la omisión de Baring y el cumplimiento por parte de la Compañia y sus causantes de las obligaciones á su cargo*—la ha simplificado y decidido irrevocablemente.

En el 7.° considerando se establece: Que habiendo las partes designado un tercero para ejecutar ciertos actos sin los cuales no se podia llevar á efecto el contrato de construcción y, no habiendo ese tercero cumplido sus obligaciones, el contrato debía haberse considerado caducado, á no ser por la cláusula que admitia la excepción de fuerza mayor, y que permitió la prolongación del plazo.

Este considerando se resiente del falso punto de partida establecido en el considerando anterior — *la suposicion de que por el hecho de haberse cometido á un tercero los pagos periódicos de los materiales adquiridos y de las obras construidas por la Empresa Constructora, el Estado que debia según el contrato originario realizar el pago, quedaba exonerado de efectuarlo si por su parte no lo efectuaba ese tercero.*

Si el tercero delegado para el pago no pagaba debía pagar el delegante, debía pagar el Estado, y no pagando se inhabiltó absolutamente para rescindir el contrato, porque la rescisión sólo puede decretarla, cuando esa facultad se le acuerda por la ley, la parte contratante *que ha cumplido las obligaciones que contrajo*: *jamás la parte que por su omisión hizo imposible el cumplimiento del contrato.*

Pero así mismo, en ese considerando se reconoce qne existió fuerza mayor que obstó al cumplimiento del contrato, llamando fuerza mayor al no cumplimiento de las obligaciones contraídas por una *de las partes contratantes* y que esa fuerza mayor autorizó y permitió la prolongación del plazo.

Acepto la conclusión de V. E. si bien con la salvedad de que no fué *fuerza mayor lo que obstó á la caducidad ó resición del contrato por la espiración del término originariamente pactado para construir la primera sección de las lineas del Oeste, sino la inejecución del contrato por el Estado.*

Y paso á examinar el siguiente considerando:

En ese considerando (el 8.º) se establece: « Que la 1.ª sección del ferrocarril debía estar terminada al año de la fecha del contrato de 28 de Febrero, y que, aunque no se llevo á efecto la construcción, el Estado y Bowen siguieron tratando de ejecutar el contrato (como se vé por las cartas números 27 y siguientes, de la correspondencia entre Baring y Bowen, posteriores al 28 de Febrero de 1890, fecha en que vencía el año de plazo por la correspondencia entre el doctor Nin y Baring también posterior al plazo vencido, por las tentativas hechas con la casa de Morton Rose y por las tentativas de arreglo con Baring que resul-

tan del contrato hecho con Mallman y del poder que le confirió el Gobierno; »

No tengo inconveniente en aceptar las afirmaciones y referencias que se contienen en ese considerando, y apenas si ampliaré y explicaré esas afirmaciones y esas referencias haciendo ligeras rectificaciones.

El plazo para la construcción de la 1ª. sección fué en efecto de un año, pero debía contarse, no desde la fecha del contrato (28 de Febrero de 1889) sino desde que fuese aprobado el pliego de condiciones que había de establecer los detalles de la construcción, curvas, declives, etc., etc. (veánse los arts. 3º. y 4º. del contrato). A fines de Abril se aprobaba el pliego de condiciones y en Octubre se inauguraban solemnemente las obras en la Colonia, punto de arranque de la línea, y al mes siguiente (Noviembre) *tenía ya la Empresa Constructora en su poder certificados de los Ingenieros fiscales por materiales adquiridos y obras construidas por sumas considerables*, de los cuales sólo pagaron los señores Baring Brothers los dos primeros representando £ 26.540. Ese sólo hecho autorizaba á la Empresa Constructora para paralizar definitivamente los trabajos, para elevar las más solemnes protestas y solicitar la rescisión del contrato con la correspondiente indemnización de daños y perjuicios, negocio redondo, libre de toda contingencia, de fabulosos resultados, pues que se trataba de un contrato que á haberse cumplido religiosamente ofrecía una utilidad á los constructores de algunos millones de pesos.

Entretanto la Empresa no procedió de esa manera, como lo reconoce V. E. en el considerando que examino; por el contrario reclamó con insistencia de los señores Baring y del Estado, esperó pacientemente á que el Cuerpo Legislativo aprobase en Febrero de 1890 el contrato de construcción para satisfacer ciertas cavilosidades de los señores Baring Brothers respecto á encuadrarse en la ley de 30 de Noviembre de 1888, que no por eso pagaron los certificados legalmente expedidos, y hasta inició gestiones cerca de otros banqueros para que tomasen á su cargo el contrato que los señores Baring Brothers repudiaban. Esos banqneros son los señores Morton Rose á que V. E. se refiere.

Entretanto venció el año en que debía estar construída la primera sección de la línea, y no estaba construída por la sencilla razón de que el Estado no pagaba casi un millón de pesos que adeudaba por materiales que sucesivamente había adquirido la Empresa y por obras que había construído, no obstante haber expedido sus propios Ingenieros los certificados correspondientes, que según el contrato de 28 de Febrero y aun según el mismo contrato de enagenación de los bonos de 3 de Julio debían ser *pagados á su presentacion.*

Y estaba tan persuadido el Gobierno de que no podía hacer cargo alguno á la Empresa Constructora por no dar terminada la Línea dentro del año contado desde que el pliego de condiciones fué aprobado, y mucho menos dar por caducado ó rescindido el contrato que él y sólo él había dejado de cumplir, que como lo reconoce V. E., aún cuando no se llevó á efecto la construcción dc la 1.ª sección de la Línea dentro del año, palabras textuales, «el Estado y Bowen siguieron tratando de ejecutar el contrato como se vé por las cartas n.º 27 y siguientes de la correspondencia entre Baring y Bowen posteriores al 28 de Febrero de 1890 fecha en que vencia el año de plazo, por la correspondencia entre el doctor Nin y Baring también sostenía el plazo vencido, por las tentativas hechas con la casa de Morton Rose y por las tentativas de arreglo con Baring que resultan del contrato hecho con Mallmann y del poder que le confirió el Gobierno.»

Cierto, ciertísimo todo eso, Excmo. señor, y no tengo sino porque felicitarme de que V. E. lo haya consignado como antecedente de que no puede ni debe prescindirse para decidir este ya célebre litigio.

En el noveno considerando se establece: «Que al decirse en el artículo 11.º del contrato entre el Gobierno y Mallman y C.ª, que « queda convenido que, si los señores Baring Brothers conviniesen en dar cumpiimiento al contrato de 3 de Julio de 1889, los plazos establecidos en el contrato de 28 de Febrero del mismo año, correrán desde la fecha en que los señores Baring empezasen á cumplir el contrato citado de 3 de Julio,» se

reconocía implícitamente que había habido fuerza mayor, única causa que podía permitir la prórroga ó suspensión del término establecido en el contrato;

No tengo inconveniente en aceptar ese considerando, con esta sola salvedad — que no fué fuerza mayor lo que obstó á la terminación de la 1.ª sección de la Línea y que no era esa la única causa que autorizar podía la prórroga ó suspensión del término establecido en el contrato — la autorizaba y la imponía también y con mayor razón la omisión por parte del Estado representado por Baring Baothers, en atender á los pagos periódicos estipulados, y esa fué la causa que realmente obstó á que la 1.ª sección no se diera concluída y abierta al servicio público dentro del término del año.

En el 10.º considerando se establece: «Que, admitida la existencia de la fuerza mayor, y reconocido que ella podía prolongar los plazos, resta á saber, desde cuándo y hasta cuándo existió y cuáles fueron sus efectos jurídicos;—Que desde la fecha del contrato de 28 de Febrero hasta el 31 de Diciembre de 1889, la construcción sólo podía llevarse á efecto con anuencia é intervención de Baring (arts. 16 del contrato de 28 de Febrero y ley de ferrocarriles del 30 de Noviembre de 1889,) y que, no habiendo cumplido Baring sus obligaciones, no son responsables de ese hecho, ni el Gobierno, ni Bowen y ha existido por consiguiente, el hecho independiente de la voluntad de las partes contratantes, hecho casual que ha impedido el cumplimiento del contrato;—(*Demante*)—tom. V - núm 90, donde comentando el artículo 1169 del Código Civil francés, dice:

« Il considére comme dependant du hasard, et comme ca-
« suelle, celle qui n'est nullement au pouvoir de l'une des par-
« ties ce qui comprend evidemment celle qui dependrait de la
« volonté d'un tiers »; — Que, quedó implícitamente establecida la existencia de la fuerza mayor, desde el 31 de Diciembre de 1889, hasta el momento en que Baring declaró terminantemente á las partes que no se consideraba ligado por el contrato de 3 de Julio de 1889 (artículos 11 del contrato de 30 de Mayo de 1891 entre el Gobierno y la «Compañía Uruguay Limitada»); — Que,

la constatación oficial de esa negativa de Baring está en las notas del señor Sennan, Secretario de la «Compañía Uruguay, Limitada», de 22 de Febrero de 1893 y del señor Carroll, de 28 de Marzo del mismo año, diciéndose en la primera «tengo que « avisar que las negociaciones no han dado algún resultado, « los señores Baring Brothers y C.ª sosteniendo que no tienen « responsabilidad con respecto á ese contrato»;

En mi concepto no sólo es falso el punto de partida de la resolución de V. E., sino que todo es en esa resolución vago, indefinido, metafísico, escolástico — y precisamente es en ese considerando que empieza á acentuarse ese defecto capital.

Lo que se establece en ese considerando en realidad no perjudica á la Compañía en sus pretensiones de haber cumplido el contrato de construcción, y no haber dado causa á su rescisión y caducidad, y de conservar sus derechos para obligar al Estado á cumplir el contrato con las modificaciones que imponen el transcurso del tiempo y los hechos fatalmente producidos, ó su rescisión con indemnización de daños y perjuicios; pero así mismo debe hacer constar las inexactitudes y los incongruencias que contiene.

En ese considerando se declara en primer término—que desde la fecha del contrato de 28 de Febrero hasta el 31 de Diciembre de 1889, la construcción de la 1.ª sección de la línea sólo podía llevarse á efecto con anuencia é intervención de Baring, porque así lo imponía el artículo 16 del contrato de 28 de Febrero — y esa es la primera inexactitud.

Para emitir los bonos con que había de pagarse la obra era necesario el acuerdo de los señores Baring Brothers, pero la dificultad estaba prevista en el mismo artículo del contrato que se invoca — *si Baring Brothers no prestaban su consentimiento, los bonos podían caucionarse provisoriamente para levantar los fondos necesarios hasta el 31 de Diciembre de ese propio año, y de ahí en adelante podían emitirse libremente* — pero no se concibe á que se trae á colación esa cláusula del acuerdo de los señores Baring, *cuando ella no actúa para nada, visto que esos señores tomaron los bonos al firme, apenas quiso el Estado emitirlos, el 3 de Julio, poco después de aprobarse el pliego de condiciones* y que empezase á correr el término de *un* año dentro del cual debía concluirse la primera sección.

En ese considerando se declara, en segundo término, y como consecuencia de lo primero, que no habiendo cumplido Baring sus obligaciones *no son responsables de ese hecho ni el Gobierno ni Bowen*, y que por consiguiente ha existido el *hecho independiente de la voluntad de las partes contratantes, hecho casual que ha impedido el cumplimiento del contrato*, y V. E. se toma la molestia de abonar esa conclusión con la autoridad de algunos autores. La conclusión es exacta dada la premisa, pero la premisa es falsa como se ha demostrado anteriormente. El no cumplimiento de por parte de Baring de las obligaciones que tomó á su cargo por el contrato de 3 de Julio, no es un hecho *casual*, ni constituye *un caso de fuerza mayor, es sencillamente la falta de cumplimiento al contrato de construccion por parte de la persona delegada para cumplir ciertas y determinadas cláusulas, para verificar ciertos pagos, y se ha demostrado á la evidencia que á pesar de la delegación, el delegante queda responsable si no se le ha exonerado expresamente*— Creo que no necesito reproducir las disposiciones terminantes del Código Civil y la común doctrina de los autores que eso establecen *sin discrepancia de ningún género*—La síntesis de todo esto, es que nos encontramos frente á un contrato que no ha podido llevarse á efecto, no *por fuerza mayor ni hechos casuales, sino por falta de cumplimiento de una de las partes á las obligaciones fundamentales que se impuso*, nada menos que el pago del *precio en la forma y época sucesivas determinadas* tratándose *de un contrato de arrendamiento de obras.*

En este considerando se declara en tercer término: que quedó implícitamente establecida (por los hechos relacionados y apreciados de la manera como los aprecia V. E.) *La existencia de la fuerza mayor* desde el 31 de Diciembre de 1889 hasta el momento en que Baring declaró *terminantemente á las partes que no se consideraba ligado por el contrato de 3 de Julio de 1889*, declaración que consta en las notas del señor Lennan, secretario de la Compañía Uruguay Limitada de 22 de Febrero de 1893, y del señor Carroll de 28 de Marzo del mismo año.

Cualquiera diría que si la *omisión* de los señores Baring en pagar los certificados por materiales y obras que tomó á su cargo pagar, *constituía un caso de fuerza mayor que obstaba á la ca*

ducidad del contrato de construcción por el vencimiento del término, la constatación *oficial* de la negativa de esos señores á pagar en ningún caso y en *ningún momento* esos certificados, declarándose desligados de tal compromiso de una manera absoluta, no hacía sino *acentuar y caracterizar el caso*, mientras el acuerdo de las partes principales en el contrato no tomasen una resolución que modificase radicalmente tal estado de cosas.

Cómo, Excmo. señor, la omisión de hecho por parte de los señores Baring Brothers á pagar los certificados legalmente expedidos constituía un caso de *fuerza mayor*, y la constatación oficial del hecho le quitaba ese carácter!!

Sólo la *justificación* de la negativa de los señores Baring pudo quitar á su actitud el carácter que en el hecho *V. E. mismo le atribuye:* sólo la demostración de que era la Empresa y no Baring quien había faltado á sus compromisos ó dado causa á la fuerza mayor ó al hecho casual, pudo modificar las condiciones del caso, pero V. E. sabe mejor que nadie todo lo que ha pasado en este asunto, y sabe que la Empresa Constructora se colocó desde el primer momento en el terreno del cumplimiento liso y llano de su contrato depositando la garantía convenida, planteando la administración con todo el personal adecuado y necesario, dando principio á la construcción con todo vigor, expropiando terrenos, haciendo terraplenes y desmontes y adquiriendo gran cantidad de material fijo y rodante, V. E. sabe que conforme á los contratos vigentes entonces, los Ingenieros del Gobierno expidieron certificados hasta la suma de £ 201.544 en Lóndres y de 26.544 en Montevideo, que fueron presentados sucesivamente á los señores Baring Brothers para su pago, que no efectuaron con excepción de los certificados N.º 1 y 2 por la suma de £ 26.740 y V. E. sabe que si antes de ahora pudo discutirse si los señores Brring Brothers habían tenido alguna razón para no atender al pago de los certificados que se expedían legalmente, conforme á los contratos de 28 de Febrero y de 3 de Julio, no es posible *ya visto que las dos partes que intervinieron en esos contratos han estado de acuerdo para reconocer* en documento público y solemne, hasta ratificado por el Cuerpo Legislativo, que si la *1.ª sección de la Colonia á Montevideo* no se construyó dentro del plazo perentorio convenido, se

debió y se debe á que los señores Baring Brothers no pudieron cumplir las obligaciones que tomaron á su cargo por el contrato de 3 de Julio de ir cubriendo los materiales adquiridos por los constructores y las obras construídas á medida que se expidiesen por los Ingenieros fiscales los certificados respectivos. En el contrato de rescisión celebrado entre el Estado y los señores Baring, sancionado por el Cuerpo Legislativo en 19 de Noviembre de 1894 se declara « que con fecha 3 de Julio de 1889 celebraron los señores Baring Brothers de Londres un contrato de empréstito denominado Bonos de Ferrocarriles del Uruguay por la suma de £ 1.644.000; que dicho contrato se halla rescindido de hecho por la imposibilidad de *cumplirlo* en que se han encontrado y se encuentran los prestamistas por circunstancias extraordinarias ajenas á su voluntad que han sobrevenido, y que los han puesto en la obligación de hacer suspensión de pagos y entrar en liquidación como es de notoriedad pública; que en esta situación sólo podría el Gobierno exijir de los señores Baring Brothers y C.ª indemnización de daños y perjuicios, que si no se fijasen de común acuerdo, tendrían que ser materia de un pleito en Londres; que la fijación de esa indemnización debe hacerse equitativamente aduciendo al efecto los prestamistas en su favor la circunstancia de haber concurrido en parte á su falencia la crisis que se produjo en Junio de 1890 en este país, y que puso al Banco Nacional en la imposibilidad de pagar á Baring Brothers y C.ª lo que les adeudaba y obligando al Gobierno de la República á suspender el servicio de su deuda exterior de que era fuerte tenedor la casa Baring Brothers y C.ª ».

En los considerandos 11 y 12 se establece:

« Que, producidos esos hechos, no se puede pretender que el plazo para la construcción se prolongara indefinidamente,—primero: Porque era necesaria la intervención de Baring después del 31 de Diciembre de 1889,—segundo: *Porque desde que Baring se consideraba desligado y pasaban las cuestiones que con él tenían relación, del terreno administrativo al terreno civil (como lo reconocía implícitamente la Compañía Uruguay Limitada, al pedir en sus no-*

tas de 28 de Marzo y 22 de Junio de 1893 que el Gobierno le confiriese un poder liso y llano para demandar á Baring ante los Tribunales ingleses), quedaba despejada de todo obstáculo la acción administrativa y por consiguiente era exijible el cumplimiento del contrato, de 28 de Febrero de 1889;

«Que, separada la intervención de Baring, desaparecía la causa que suspendia el cumplimiento del contrato, y fué entonces que el gobierno preguntó por nota de 16 de Junio de 1893 dirigida al señor Carroll, representante de la Compañía Uruguay Limitáda, si estaba dispuesta, ó nó, esa Compañia á cumplir el contrato de 28 de Febrero de 1889, y en cuya nota se decía: « Este Ministerio « con fecha 16 de Mayo ppdo. se dirigió á usted consultándole si « la Sociedad Uruguay Limitada estaba dispuesta á llevar á cabo « la construcción del Ferrocarril del Oeste en las condiciones « de pago estipuladas en el contrato de Febrero de 1889. Como « á pesar del largo tiempo transcurrido no ha sido aun contestada « la referida nota, tengo encargo de declarar á usted, que el Go- « bierno interpretará su silencio como una negativa, á aceptar « dicho arreglo por parte de la «Sociedad Uruguay Limitada», de « que es usted representante en esta ciudad; »—Que la Compañía contestó en nota de 22 de Junio « *que la antigua empresa estuvo,* « *en la debida oportunidad, dispuesta á recibir los bonos al 85 °/o* « *en pago de la construcción que tomó á su cargo, como era de su* « *deber, pero enagenados á Baring Brothers, no puede la Com-* « *pañía que le ha sucedido, recibirlos en pago de obligaciones exi-* « *gibles desde hace más de tres años y cuando esos bonos no re-* « *presentan hoy ni la tercera parte de su valor, y aun debe con-* « *siderarse imposible su emisión á cualquier tipo;* »—Que dada esa contestación de la « Compañía Uruguay, Limitada » negándose á recibir los bonos en pago de la construcción que tomó á su cargo, se negaba también á cumplir el contrato. »

No es posible discurrir con un criterio más falso, Excmo. señor.

Confesado por V. E. mismo que la Empresa no ha faltado á ninguna de las obligaciones que se impuso por el contrato de 28 de Febrero, y confesado así mismo que la Empresa estuvo escusada de terminar la 1.ª sección dentro del año, según estaba pactado, porque los señores Baring *delegados del Estado para*

hacer los pagos en las épocas convenidas no los efectuaron, esa situación se ha mantenido la misma, sin que hayan tenido alcance de ningún género para modificarla, *ni el Poder condicional que se otorgó por el Gobierno á la Empresa para demandar á Baring Brothers ante los Tribunales Ingleses*, ni la manifestación que ésta hizo en 22 de Junio de 1893, de que no estaba dispuesta á recibir los bonos destinados á costear la construcción de los ferrocarriles del Oeste, en pago de los *certificados expedidos en 1889 1890* — lo primero porque ni el Gobierno confiriendo poderes á la Compañía para demandar á Baring, ni la Compañía aceptándolos practicaban acto alguno que menoscabase ó agravase sus derechos y sus responsabilidades; y lo segundo porque la Compañía estaba en su derecho *negándose á recibir* en pago de sus materiales y de sus obras, valores que se habían depreciado en un sesenta y cinco por ciento, sin que eso importase *manifestar ni declarar que no estaba dispuesta á cumplir el contrato de 28 de Febrero.*

V. E. establece en el 11º considerando que desde que Baring se consideraba desligado y pasaba las cuestiones que con él tenían relación del terreno administrativo al terreno civil, como lo reconocía implícitamente la Compañía Uruguay Limitada al pedir por sus notas de 28 de Marzo y 22 de Junio de 1893 que el Gobierno le confiriese poder liso y llano para demandar á Baring ante los Tribunales ingleses, quedaba despojada de todo obstáculo la acción administrativa y por consiguiente era exijible el cumplimiento del contrato de 28 de Febrero de 1889, y á eso contesto que el Gobierno no estaba habilitado *para exigir el cumplimiento del contrato* á la Compañía, porque la Compañía y la Empresa Constructora su causante, *lo habían cumplido en lo que le concernía hasta el momento en que esos hechos se producían*; y era el Gobierno quien estaba en descubierto de cumplirlo.—Verdad es que el Gobierno entendió subsanar su falta con ofrecer á la Compañía en Junio de 1893 en pago de los certificados que debieron pagarse en 1889 y 1890 bonos depreciados en la proporción ya indicada, pero eso no podía considerarse por la Compañía como una solución satisfactoria, y si la persona jurídica que ese ofrecimiento hacía no fuera el gobierno del país en que la Compañía gestionaba sus derechos y

defendía sus intereses, habría repelido el ofrecimiento como una burla intolerable.

Pero como quiera que sea, la Compañía no manifestó en esa ocasión que no podía cumplir ó que no estaba dispuesta á *llevar á cumplida y entera ejecución el contrato de 28 de Febrero*, sino simplemente que no podía recibir bonos de los Ferrocarriles del Oeste al 85 % de su valor nominal en pago de obligaciones exigibles á oro sellado desde tres años hacía, cuando esos bonos no representaban entonces ni la tercera parte de su valor—V. E. entiende que eso importaba negarse á cumplir el contrato, y partiendo de ese supuesto falso deduce que procede declarar la rescisión ó la caducidad del contrato por la persona jurídica, que ha dado causa á que esos hechos se hayan producido, precisamente por su omisión en cumplir por sí ó sus delegados las obligaciones correlativas de un contrato religiosamente cumplido por su contraparte.

Dudo mucho que no obstante la legítima influencia que los Gobiernos ejercen en todas las esferas de la actividad política y social haya en el país ni árbitros ni Tribunales que sancionen tamaña injusticia.

Todos los actos practicados desde que quedó en suspenso la ejecución del contrato de 28 de Febrero por el no pago de los certificados por materiales y por obras, expedidos por los Ingenieros fiscales conforme al contrato, y que debían ser cubiertos por los delegados del Gobierno ó por el Gobierno mismo ó su representación, lo han sido en prosecución de soluciones amistosas á que la ley misma prestó su sanción, reservando para ese exclusivo objeto cinco millones seiscientos cuarenta mil pesos (5,640.000 de la deuda consolidada en 6 de Octubre de 1891—art. 1.° y 4.° de la ley de esa fecha.) y fracasadas esas negociaciones, *las cosas quedan como estaban, cuando la Empresa Constructora de los Ferrocarriles del Oeste se vió obligada á suspender la construcción, por que el Estado no pagaba los certificados que sus propios Ingenieros expedían y que debian pagarse á su presentación.*

La fuerza mayor que V. E. reconoce escusaba á la Empresa de continuar la obra y darla terminada en su primera sección, *al año de aprobado el pliego de condiciones*, libertándola de responsabilidad por ese hecho, subsiste hoy, y subsistirá mientras el Estado

no se coloque dentro de las condiciones del contrato pagando lo que adeuda con las consiguientes indemnizaciones impuestas por el transcurso del tiempo.

En los considerandos 13, 14 y 15 se establece:

«Que habiéndose establecido en el contrato de 28 de Febrero de 1889, que el Gobierno podría pagar *en oro, ó en títulos exteriores de la República, recibidos por los contratistas al precio firme del 85 °/o de su valor nominal*, y, no queriendo admitir los contratistas los títulos en las condiciones estipuladas, se produjo de hecho la caducidad del contrato;

«Que las mismas razones que separan las cuestiones relativas á Ferrocarriles de la jurisdicción civil nacional, las separa con mayor razón de la jurisdicción civil extranjera, y, si el orden público y la buena administración exijen que el Estado no espere el resultado de los pleitos ordinarios, no era admisible la pretensión de la Compañía, de seguir un pleito en Inglaterra contra Baring, quedando entretanto, pendiente la construcción del Ferrocarril;

«Que desde el 28 de Marzo de 1893, la compañía manifestaba que nada se podía hacer con Baring Brothers y C.ª, y pretendía demandarlos, y que esa es la fecha hasta la cual, con mayor benevolencia, puede el Estado extender los efectos de la fuerza mayor; — Que ha excedido en mucho el plazo marcado en el contrato para la construcción de la 1.ª sección de la Línea, y esa basta por sí solo, para producir la caducidad del mismo».

En estos tres considerandos se incurre en los mismos errores que en los anteriores.

El Estado podía pagar en oro ó en bonos recibidos por los contratistas el precio firme de 85 °/o de su valor nominal, pero desde que optó por pagar en oro, y *no pagó ni en oro ni ni bonos en las épocas sucesivas en que debió pagar*, no podía legal ni racional ni decorosamente pretender solventar esa obligación al cabo de cuatro años con bonos depreciados considerablemente, y la negativa de la Compañía á tan insólita pretensión, no produce de hecho ni de derecho la caducidad del contrato, *cuya rescisión ó caducidad en ningún caso puede pretender ni*

pronunciar la parte que no cumplio las obligaciones que tomó á su cargo en la época en que debió cumplirlas — y aun suponiendo que el punto fuera discutible, no sería tampoco el Gobierno quien podría decidirlo, porque en el contrato de 28 de Febrero aprobado por ley, se pactó que « toda desinteligencia, controversia ó dificultad que ocurriese entre el Gobierno y los contratistas sobre la ejecución ó interpretación del contrato, pliego de condiciones y planos serán sometidas al juicio de árbitros.

Pero la más extravagante de todas las extravagancias que se contienen en los fundamentos de la resolución de V. E. está consignado, en el 15°. considerando, allí donde se dice que desde el 28 de Marzo de 1893 en que la Compañía manifestaba que nada se podía hacer con Baring Brothers y pretendia demandarlos, *esa es la fecha hasta la cual con mayor benevolencia puede el Estado extender la fuerza mayor, y que por consiguiente excedido el plazo marcado por el contrato para la construcción de la 1.ª sección de la línea*, esa falta por sí sola basta para producir la caducidad del mismo.»

¿En virtud de qué ley de qué principio de derecho perdió la Empresa su ventajosa posición, dejó de estar amparada por lo que V. E. llama *la excepción de fuerza mayor*, por el hecho de haber pretendido que el Gobierno la autorizase para exigir judicialmente de Baring Brothers que cumpliesen las obligaciones que se impusieron por el contrato de 3 de Julio? Será porque se prestaba á facilitar todavía el cumplimiento de obligaciones *en mora*, previniendo y evitando perturbaciones, conflictos y perjuicios de inmensa consideración, que en último caso gravarían á los mismos señores Baring Brothers y al Estado?

En el 16 considerando se establece: «Que este no es un caso de aquellos en que, por no haberse pactado la condición resolutoria no se debe resolver *ipso-jure*, y al contrario, se resuelve *ipso-jure*, por la simple falta de cumplimiento de la condición ó condiciones estipuladas, primero: Porque el contrato se basó en la ley de ferrocarriles de 30 de Noviembre de 1888 y en la de 27 de Agosto de 1884, (artículo 4.° de la ley de 30 de Noviembre de 1888); segundo: *Porque en esa ley se dice, que: «Artículo*

26. Las conces ones de ferrocarriles caducarán, si no se concluyesen la línea ó las secciones en que se divida, dentro de los plazos señalados en el contrato»; tercero: Porque el artículo 26, citado, importa una condición resolutoria expresa, que dá lugar á la caducidad *ipso-jure.*»

Este considerando es la síntesis de todos los errores acumulados en los considerandos anteriores, y muy particularmente del falso punto de partida, según el cual se considera por V. E. que el Estado delegó de una manera absoluta á cargo de los señores Baring Brothers la obligación de pagar la construcción de la 1.ª sección de las líneas del Oeste, quedando absolutamente exonerado de responsabilidad, cumpliesen ó no aquellos señores con la obligación delegada.

Desde que la verdad se restablezca, desde que se reconozca como no puede dejar de reconocerse que la intervención de Baring Brothers, conforme al contrato de 3 de Julio, *no hizo novación en la persona del deudor del* precio de la obra, *que quedo siendo siempre el Estado*, no es posible que el Gobierno invoque una condición que precisamente no pudo cumplirse por su omisión, para pretender que el contrato quedó *rescindido ó caducado ipso jure* porque esa condición no se cumplió.

Pero ni siquiera es necesario colocarse en ese terreno radical para desautorizar las conclusiones de ese considerando. V. E. mismo ha reconocido en los considerandos anteriores que esa condición que ahora invoca no pudo cumplirse *por omisión y culpa de los señores Baring Brothers, lo que constituyó según V. E., un caso caracterizado de fuerza mayor que obstó á que la primera sección de la línea se construyese dentro del año, escusando á la Empresa Constructora de su responsabilidad por ese hecho.*

¿Cómo puede entonces pretenderse ahora que el *sólo hecho de no haberse concluido la 1.ª sección de la línea dentro del plazo estipulado produjo ipso-jure la resolución del contrato!*

Por fin en el último considerando se establece: «Que un año y medio después de la declaración de la Compañía de que no podía cumplir el contrato, no se puede admitir la pretensión de querer cumplirlo, manifestada en sus últimos escritos; — 1.º porque ello importaría volver á dar valor á un contrato caducado

por autoridad de la ley; — 2.º porque ello importaría dar á los contratistas la facultad de alargar é interrumpir los plazos á su voluntad; — 3.º porque constituiría una violación de las leyes y una irregularidad administrativa que traería aparejada la nulidad absoluta;

Reitero lo que he dicho Excmo. señor; la Compañía que represento jamás declaró que no podía cumplir el contracto de 28 de Febrero—lo cumplió su causante la Empresa Constructora hasta que se persuadió de que su contraparte, el Gobierno representado por los señores Baring Brothers para el pago de la obra, no pagaba ni pagaría á pesar de sus gestiones y sus instancias *casi un millón de pesos que le adeudaba*, representados por los certificados expedidos legalmente por los Ingenieros del Estado, y estuvo siempre dispuesta á cumplirlo, á condición de que el Gobierno se colocase dentro de sus términos razonable y equitativamente;—lo único que rechazó y no podía dejar de rechazar como yo lo he dicho es que al cabo de cuatro años se le ofreciesen en pago de sus certificados los bonos que Baring Brothers habían tomado al firme, cuando esos bonos de 85 %, precio á que se los disputaban los banqueros en esa fecha, habían descendido al 30 % de su valor.

No es admisible, agrega V. E. en ese considerando que un año y medio después de la declaración de la Compañía de no poder cumplir el contrato pretenda cumplirlo, porque ello importaría volver á dar valor á un contrato caducado por autoridad de la ley, y dar á los contratistas la facultad de alargar é interrumpir los plazos á su voluntad.

Hay tantas falsedades en el considerando como locuciones;—falso es que la Compañía haya declarado jamás que no podía cumplir el contrato de 28 de Febrero, como ya lo he demostrado; falso que haya caducado el contrato por autoridad de la ley, cuando V. E. mismo ha declarado que no ha podido cumplirse por hechos supervinientes que V. E. califica de fuerza mayor y que justifican la no terminación parcial de la obra en el plazo estipulado; y falso por fin que admitir las pretensiones de la Compañía importaría dar á los contratistas la facultad de alargar ó interrumpir los plazos á su voluntad, porque no son sus actos ó sus omisiones los que han producido el alargamiento á la inte-

rrupción de los plazos. Esas interrupciones y esos alargamientos se han producido por la *omisión de los delegados del Gobierno en pagar los materiales y las obras á medida que se recibían los primeros y que se construían las segundas*, y las consecuencias de esos hechos han sido inevitables y fatales—no ha estado ni está en las facultades de los contratistas ni hacerlos producirse de otro modo ni modificarlas.

He fundado como debía los agravios que infiere á la Compañía la resolución de V. E. de 7 del corriente para que sean tomados en consideración por los Tribunales de Apelaciones reunidos á quienes recurro—Pido disculpa á V. E., por la dureza con que me he espresado, analizando y refutando algunos de los considerandos de esa resolución; protesto que esa dureza no menoscaba en lo mínimo los respetos que debo y me complazco en tributar á V. E., y que ha sido impuesta por las necesidades de la defensa de los cuantiosos intereses comprometidos en este litigio, que en una ú otra forma viene debatiéndose ante V. E. desde hace cinco años.

Pido disculpa, así mismo, por permitirme todavía prolongar este escrito con algunas referencias al litigio mismo, porque deseo que no se abra la instancia ante el Superior bajo la presión de prevenciones injustificables, que se han acumulado alrededor de este asunto, y á favor de las cuales se ha presentado á la Compañía, asociada á negocios poco honestos y aspirando á ganancias ilícitas, cuando en realidad es la única víctima de errores y desaciertos á que es completamente extraña, así ella misma, como sus causantes los capitalistas que suministraron el capital.

A ese respecto nada puedo hacer mejor que reproducir lo que ha dicho bajo su firma en la prensa periódica, el abogado de la Compañía con el mismo propósito que hoy me anima, de rectificar apreciaciones erróneas y de restablecer la verdad.

Dirigiéndose al director de *El Siglo*, decía el abogado de la Compañía en 5 de Abril del año pasado.

« Las referencias de ese diario á las reclamaciones ó negociaciones pendientes que hacen relación al ferrocarril á la Colo-

nia, ó ferrocarril del Oeste, me obligaron á publicar á principios de este mes unas líneas, cuyo principal objetivo fué dejar bien establecido, *que en los orígenes de ese asunto pueden haber habido*, errores y favoritismo que he tenido ocasión de combatir y condenar en la época que se cometían, pero que en la actualidad son derechos *legalmente adquiridos é intereses muy legítimos de personas extrañas á todos esos precedentes los que se hacen valer para exigir una solución conciliatoria de las dificultades y conflictos que se han producido, á la vez por omisión ó culpa de alguna de las partes contratantes y por la fatalidad de los sucesos;* y ofrecí exponer los antecedentes del asunto para abonar mis afirmaciones, así que pasasen aquellos momentos de tan hondas preocupaciones.

« Ha llegado, pues, el momento de cumplir mi promesa.

« Por la ley de 1881 llamada de Trazado General de Ferrocarriles, formaban parte del trazado dos líneas separadas, una de Montevideo á la Colonia, pasando por la Barra de Santa Lucía ó paso de Belasteguy, por las colonias y pueblos del Rosario, y otra de «25 de Agosto» á Carmelo y Nueva Palmira, pasando por San José con un ramal á Mercedes, y se autorizaba al Poder Ejecutivo para contratar la construcción de esas líneas sobre la base, entónces única legal, de garantir el 7 °/₀ sobre el costo de la línea, que en ningún caso podía ser mayor de *5.000* £ por kilómetro.

« Bajo el imperio de ese sistema de construcción de las líneas férreas autorizadas, se contrató la construcción de la línea de Montevideo á la Colonia con don Francisco L. Barreto, y la de San José á Carmelo, Palmira y Mercedes con don James Cleminson; pero los momentos no eran propicios para levantar capitales en Europa para construir ferrocarriles en la República, por ventajosas que fuesen las condiciones pactadas, y cuando el año 1888 se dictó la Ley ampliando el trazado y modificando el sistema de construcción, los concesionarios no habían dado principio á las obras.

« La ley de 1888 modificó en algo el trazado general y autorizó la construcción de los ferrocarriles por cuenta del Estado y á licitación pública, haciéndose sin embargo, excepción respecto de la formalidad de la licitación para *con las líneas ya conce-*

didas á particulares, y cuyos concesionarios consintiesen á solicitud del Gobierno, en construirlas por cuenta del Estado.

« Mediante esta salvedad expresa de la ley quedó el Estado habilitado para convertir las concesiones otorgadas á los señores Barreto y Cleminson por cuenta propia y sobre la base de la garantía del 7 °/o sobre el costo convencional del kilómetro de línea construída, *en contratos de construcción por cuenta del Estado, y á hacerlo sin someterse al trámite de la licitación,* y eso se hizo en el contrato que lleva la fecha de 28 de Febrero de 1889 refundiéndose ambas líneas en una sola.

« Ese contrato se encuadraba en lo fundamental en la ley de 30 de Noviembre de 1888, pero aun cuando así no fuese, nada podría objetarse á ese respecto, porque por exigencias de los señores Baring Brothers, que tomaron al firme los bonos con que debía pagarse el costo de la construcción de la primera sección, fué sometido á la aprobación del Cuerpo Legislativo y aprobado por ley de 7 de Febrero de 1890.

« Será todo lo oneroso que se quiora ese contrato y yo lo reconozco, y lo prueba el hecho de que al día siguiente de celebrado, los concesionarios transfirieron sus derechos á don Francísco A. Bowen realizando una pingüe utilidad, pero las ventajas que hayan sacado de ese contrato, legalmente celebrado, los intermediarios hasta llegar á la persona jurídica que representa hoy esos derechos *nada tienèn que ver con la situación actual de las cosas.*

« Los señores Barreto, Cleminson y Caymari realizaban un gran negocio no cabe duda, pero si hay censuras á hacer no es preferentemente á ellos á quienes deben hacerse, que al fin y al cabo gestionaban su interés y no tenían la misión de tutelar el del Estado. Es indudable que una línea de esa extensión podía contratarse á mucho menos precio que el de £ 6.000 por kilómetro, dejando todavía márgen para realizar buenas utilidades, que indudablemente tienen que ofrecer siempre estas clases de negocios para que sean realizables.—*Pero oneroso ó no ese contrato para el Estado, no puede dejar de reconocerse que fué celebrado con todas las solemnidades legales, y que nadie podía oponer inconvenientes á operar sobre la base de su legitimidad y de su subsistencia legal.*

« Como es notorio, en esta clase de negocios hay siempre varios intermediarios hasta llegar á los que suministran el capital y realizan la obra.

« El señor Bowen no era todavía el capitalista y el constructor; con el contrato que había adquirido de los señores Barreto, Caymari y Cleminson se trasladó á Londres y alli se constituyó un sindicato que representado por los señores Mallmann y Ca. se comprometió á suministrar el capital y llevar á efecto la construcción de las líneas contratadas.

« Ese sindicato ha transferido después sus derechos á una sociedad anónima, con acuerdo del Gobierno, y es la Sociedad la que gestiona actualmente.

« Todos los precedentes de la concesión originaria á los señores Barreto y Cleminson para la construcción de las líneas de Montevideo á la Colonia y de San José á Mercedes y Palmira por cuenta propia y con garantia de un interés al capital empleado, y de su transformación en un contrato de construcción por cuenta del Estado dentro de las prescripciones de la ley de 30 de Noviembre de 1888, *desaparecen absolutamente como factor jurídico en la apreciación y resolución de las dificultades, conflictos, exacciones y enormes perjuicios que se han originado por hechos supervimentes para dejar sólo en pie y frente á frente á la Compañía que actualmente representa los derechos de los Sres. Barreto, Caymari y Cleminson en el contrato, de construcción de 28 de Febrero de 1889 y al Estado que quedó, legalmente obligado á cumplirlo, por cuanto el P. E. lo celebró autorizado por ley expresa y fué aprobada todavía por el C. L. después de celebrado.*

« A los capitalistas de Londres, se les presentó un contrato de construcción de un ferrocarril en la República que llenaba las formalidades legales, intrínsecas y extrínsecas, y no tenían por qué ni para qué averiguar *ni los móviles que habían determinado la celebración de ese contrato ni si era más o menos gravosa para el Estado.*

« La moral más austera y más romántica, aplicada á los negocios no podía racionalmente exijir esas averiguaciones al capital extranjero. — El capital extranjero no tenía otra cosa que hacer sinó averiguar si había base legal para la operación, y si en las condiciones en que se proponía ofrecía probabilidades

de lucro, proporcionadas á la naturaleza del negocio, á sus contingencias y peligros y al capital que tendría que emplear para llevarla á término.

« Con exponer estos antecedentes y con hacer estas breves apreciaciones, creo desautorizar el empeño injustificable de una parte de nuestra prensa periódica de encarar los reclamaciones de la persona jurídica que representa hoy los derechos de los primitivos contratistas de la construcción de los ferrocarriles del Oeste siempre que de eso se trata, del punto de vista de los móviles que determinaron la celebración del contrato primitivo, de las ganancias que pudieron aquellas realizar, sin tener en cuenta para nada que los causa habientes de esas personas *operaron sobre bases rigurosamente legales y se encuentran expoliados, sin derecho ni razón en algunos cientos de miles de libras esterlinas*, que invirtieron en la obra que tomaron á su cargo, en el concepto muy racional y muy justo de que á la vez que ellos cumplían los compromisos que contraían se cumplirían las condiciones y cláusulas remuneratorias pactadas en contratos solemnes celebradas por el Gobierno de la República, sobre la base de una ley preexistente, y aprobados todavía después de celebrados por el Cuerpo Legislativo.

Conforme á ese contrato el Estado debía abonar á los constructores £ 6.000 por kilómetro en oro sellado ó en bonos de 6 por ciento de interés y 1 por ciento de amortización anual, al tipo de 85 por ciento, y el Gobierno optó por el primer extremo respecto de la 1.ª sección de la línea de Montevideo á la Colonia, enagenando por contrato de 3 de Julio del mismo año, los bonos que debían emitirse para el pago de esa sección á los señores Baring Brothers al tipo del contrato y al firme, conviniéndose en dicho contrato en que el producto de los referidos bonos sería acreditado al Gobierno en una cuenta especial y aplicada por los señores Baring Brothers al pago á presentación de los certificados de los ingenieros fiscales por materiales adquiridos y obras *realizadas conforme á los artículos 10 y 18 del contrato de construcción*; los contratistas depositaron la garantía convenida, y dieron principio á la obra, planteando la administración con numeroso personal científico expropiando terrenos, haciendo te-

rraplenes y desmontes, y adquiriendo y acumulando gran cantidad de material fijo y rodante, conforme á los contratos. Los Ingenieros del Gobierno expidieron sucesivamente los correspondientes certificados hasta la suma de £ 201.544, y algunos chelines en Londres y Montevideo, por £ 26.540 que fueron sucesivamente presentados á los señores Baring Brothers para su pago: los señores Baring pagaron los dos primeros por £ 26.940, y se rehusaron á pagar los subsiguientes, pretextando que tenían sus dudas respecto de la legalidad de ciertas cláusulas del contrato de construcción de 28 de Febrero, cuya aclaración habían pedido al Gobierno del Uruguay; el Gobierno sometió las dudas al Cuerpo Legislativo y este alto Poder del Estado, para allanar todo género de dificultades aprobó absoluta é incondicionalmente el contrato, pero su aprobación no tuvo la virtud de vencer la resistencia de los señores Baring á pagar los certificados legalmente expedidos, de lo que resultó que los capitalistas que tomaron á su cargo la construcción de los Ferrocarriles del Oeste, y que conforme á sus contratos, sólo estaban obligados á hacer desembolsos en su mayor parte reembosables, por la obligación que se impuso al Estado de ir *pagando sucesivamente todos los materiales que se destinasen á la construcción apenas embarcados en Europa*, y las obras construídas en el mes, durante los siete primeros dias del mes siguiente, se encuentran al cabo de cinco años con *quinientos mil libras desembolsadas representativas de valores desaparecidos en sus tres cuartas partes!*

Esta es la síntesis de la negociación de los Ferrocarriles del Oeste en lo que respecta á las relaciones de los constructores para con el Estado y viceversa, despojándola de precedentes é incidentes que nunca serán bastante condenadas bajo el punto de vista de la moral, pero que nada tienen que ver con la situación actual del negocio. »

Hasta aquí lo que decía el abogado de la Compañia hace más de un año, pero de entonces acá han ocurrido hechos que hacen más evidente la injusticia con que se procede respecto de la Compañía que represento.

Si algunas dudas pudieran abrigarse respecto del no cumplimiento por parte de los señores Baring Brothers de las obliga-

ciones que tomaron á su cargo por delegación del Gobierno, esas dudas han quedado absolutamente disipados por la declaración hecha, de consumo por el Gobierno y los señores Baring en el contrato de 27 de Febrero de 1891 aprobado por el Cuerpo Legislativo.

En ese contrato se declara que el de 3 de Julio de 1889—por el cual los señores Baring Brothers tomaron al firme los bonos correspondientes á la 1.ª sección de las Líneas del Oeste y se obligaron á hacer los pagos periódicos de los materiales adquiridos por los constructores y de las obras construídas mes á mes, « se halla rescindido *de hecho por la imposibilidad de cumplirlo en que se han encontrado y se encuentran los prestamistas por circunstancias extraordinarias ajenas á su voluntad que han sobrevenido, y que los han puesto en la obligación de hacer suspensión de pagos y entrar en liquidación, como es de pública notoriedad*, agregando que en esta situación sólo podría el Gobierno de la República exigir de los señores Baring Brothers y C.ª indemnización de daños y perjuicios, que si no se fijasen de común acuerdo y amistosamente tendrían que ser materia de un pleito en Londres. »

Pero no eso solo: en ese contrato se *conviene en la indemnización á hacerse y se hace mediante las siguientes capitulaciones:*

« 1.º Declaran rescindido el contrato de empréstito de bonos de Ferrocarriles de fecha 3 de Julio de 1889. 2.º Dejan chanceladas y finiquitadas, todas las cuentas del Banco Nacional del Uruguay en liquidación con la casa Baring Brothes y C.ª de Londres, mediante la doción en pago, por parte del Banco Nacional, del millón de pesos en títulos hipotecarios que Baring Brothes y C.ª tienen en caución, y las quinientas sesenta y cinco acciones de la sociedad Currumalán de que es tenedor el referido Banco Nacional. 3.º La casa Baring Brothers y C.ª de Londres renuncia expresa y formalmente á todo y cualquier derecho de que pudiese creerse asistida para reclamar contra el Gobierno de la República ó contra los contratistas constructores de los Ferrocarriles del Oeste por los hechos y contratos accesorios á que aquel contrato principal hubiese dado lugar, tales como pagos de certificados de construcción, garantías y apertura de créditos, etc. 4.º La casa Baring Brothers y C.ª de Londres se

dá por pagada de las letras por valor de £ 200.000 que el Banco Nacional giró por cuenta y orden del señor Cassey, tomando Baring Brothers y C.ª á su cargo la segunda hipoteca de Currumulan con que el deudor señor Cassey garantió al Banco Nacional aquella deuda. 5.º Mediante *estas indemnizaciones*, el Superior Gobierno de la República, en uso de sus facultades propias « renuncia expresa y formalmente á todo y cualquier derecho « con que se crea asistido para reclamar de la casa Baring Bro- « thers y C.ª de Londres por la falta de cumplimiento al con- « trato de empréstito de bonos de ferrocarriles celebrado el 3 de « Julio de 1889. »

En el contrato así celebrado no se precisa el monto de la indenizacion hecha por los señores Baring Brother al Estado por el no cumplimiento del contrato de 3 de Julio, pero fué fijada con ocasión de discutirse el arreglo en el Cuerpo Legislativo.

La deuda del Banco Nacional á favor de Baring Brothers reconocida ascendia á £ 370.507 ó sean.	$	1.835 000
Y por los señores Baring se abandonó á favor del Banco según el arreglo un millón de pesos en cédulas hipotecarias que al 4 °/₀ (su valor córriente) representaban	»	400.000
La segunda hipoteca de Currumalán (sin valor). .		
565 acciones de mil pesos cada una del mismo establecimiento, también sin valor con mayor razón.		
Saldo	»	1.435.000

Lo que recibió pues el Estado de los señores Baring por indemnización de daños y perjuicios fué un «millón cuatrocientos treinta y cinco mil pesos».

Pero si bien esa es la realidad de las cosas, puede negarse, pretendiendo que no fué ese el criterio conque se apreció la operación por las partes contratantes y por el Cuerpo Legislativo, y no tengo inconveniente en retirar mi cálculo para dar lugar al cálculo oficial.

El cálculo de la Comisión de Hacienda de la Honorable Cámara de Representantes que sirvió de base á la aprobación del arreglo es el siguiente:

BALANCE QUE DEMUESTRA LAS CONCLUSIONES DEL CONVENIO DE CHANCELACIÓN DE CUENTAS, EXPRESADOS LOS VALORES QUE DÁ EL GOBIERNO EN PAGO Á BARING BROTHERS POR SALDO.

A cargo del Estado

Deuda del Banco Nacional á favor de Baring Brothers y C.ª £ 390.507 ó sean (sin fracciones) . .	$	1.835.000
Deducción de la suma que calcula la comisión deberían pagar dichos señores por indemnización á falta del contrato del empréstito de bonos de Ferrocarriles del Uruguay.	»	500.000
Saldo á favor de Baring Brothers . .	$	1.340.000
Este saldo se paga de la siguiente manera: 18.00.000 de pesos en cédulas hipotecarias á 40 % que según la opinión del Banco Nacional, es el precio á que se deben aforar	»	400.000
La segunda hipoteca del establecimiento de campo denominado «Currumalán» en la provincia de Buenos Aires, partido Suárez, más allá de Olavarría por 200.000 lib. est.	»	940.000
Y además 565 acciones de 1.000 pesos cada una del mismo establecimiento, las que se consideran sin valor real.		
Total: un millon trescientos cuarenta mil pesos. .	»	1.340.000

RESUMEN

Crédito de Baring Brothers	$	1.335.000
Valores que se le transfieren en pago.	»	1.340.000
Diferencia que se le entrega demás por este cálculo, cinco mil pesos.	»	5.000

En realidad el Estado ha recibido de los señores Baring Brothers por indemnizacion de su no cumplimiento al contrato de 3 de Julio de 1889, un millón cuatro cientos treinta

y cinco mil pesos, pues que es un hecho notorio que la segunda hipoteca de Currumalán ningún valor, absolutamente ninguno representaba *ni* representa, pero quiero suponer que sólo haya recibido *quinientos mil pesos* conforme á los cálculos oficiales que sirvieron de base al ajuste de la indemnización, y tendríamos: « que el Estado reconoce que la Compañia cumplió todas las obligaciones que se impuso por el contrato de construcción de 28 de Febrero; que la Empresa Constructora representada hoy por la Compañía Uruguay Limitada desembolsó en ejecución del contrato alrededor de quinientas mil libras (cerca de dos millones de pesos) — que debían pagarse en su mayor parte á medida que hacía los desembolsos, por los señores Baring Brothers, delegados del Gobierno; que los señores Baring Brothers reconocen y declaran que no pudieron cumplir con la obligación de hacer los reembolsos pactados, á la Empresa Constructora conforme á su contrato de 3 de Julio, sencillamente por el giro desgraciado que tomaron sus negocios y que los obligaron á entrar en liquidación; y por fin que por indemnización de daños y perjuicios por el no cumplimiento de su contrato han abonado los señores Baring al Estado, en realidad un millón cuatrocientos treinta y cinco pesos, y según los datos y cálculos oficiales quinientos mil. »

Entretanto el Gobierno «rescinde el contrato de 3 de Julio, no se cree obligado á hacer frente á los pagos que por ese contrato encomiendó á los señores Baring Brothers, recibe la indemnización de estos señores y se cree autorizado para declarar caducado ó rescindido lisa y llanamente el contrato de construcción dejando á los constructores con dos millones de pesos desembolsados y perdidos!!!»

Reitero Excmo. Señor que no he dudado de las patrióticas intenciones de V. E. al adoptar la resolución de 7 del corriente, pero ha de permitirme V. E. que manifieste el profundo convencimiento que me asiste de que se comete un gravísimo error, encarando de esa manera esta cuestión, porque tarde ó temprano se hará justicia á la Compañía que represento, y entretanto sufre el crédito del país con soluciones de ese género á cuestiones que han tenido tanta resonancia en el exterior, y que han de tenerla to-

davía, precisamente á consecuencia de la violenta resolución adoptada.

Vuelvo ahora al punto del día.

He fundado los agravios que infiere á la Compañía que represento la resolución de V. E. de 7 del corriente, para que oportunamente sean tomados en consideración, por los Tribunales que han de conocer de esta apelación, y no me queda otra cosa que hacer sino solicitar como solicito, que otorgue V. E. la apelación y eleve los autos.

Por tanto.

A V. E. suplico quiera proveer en esa conformidad, pues así es de hacerse en justicia, etc.

Firmado: Miguel Carroll.

II

Excmo. señor:

Bernabé Quiñones por don Francisco L. Barreto y Bernardo Caymari,—por sí concesionarios constructores de los ferrocarriles del Oeste, en el expediente iniciado para la rescisión de la cesión que del contrato de construcción hicieron á favor de don Francisco A. Bowen, ante V. E. respetuosamente comparecemos y decimos: que se nos ha notificado la resolución de V. E. por la cual se resuelve en largos y numerosos considerandos, que;

« 1.º Declarar que las estipulaciones contenidas en la escritura de cesión de 1.º de Marzo de 1889 otorgada por los señores Caymari, Cleminson y Barreto á favor de don Francisco A. Bowen, no tienen más alcance que el de convenios entre particulares; que no obligan al Estado y que en consecuencia no tienen derecho los primitivos concesionarios y contratistas de los Ferrocarriles del Oeste á que el Poder Ejecutivo los reconozca nuevamente en la personería de dueños de una concesión que habían transferido.

2.º Declarar caducada la concesión de construcción de ferrocarriles otorgada á los señores Caymari, Cleminson y Barreto en 28 de Febrero de 1889, y transferida después á don Francisco A. Bowen y la « Compañía Uruguay Limitada », así como los contratos accesorios que á la misma construcción se refieren, quedando libradas á los tribunales ordinarios las cuestiones que se susciten entre particulares por daños y perjuicios y por repetición de cantidades, á que haya lugar.

Notifíquese á los interesados, los que tendrán cinco días para

hacer uso del derecho de apelación en la forma que les acuerda el artículo 28 de la ley de 27 de Agosto de 1884, y ejecutoriada que sea la resolución, archívese este expediente.»

La resolución de V. E. perjudica nuestros derechos de concesionarios y constructores primitivos con violación flagrante de los contratos que administrativamente se rescindan y olvida los no menos claros de los principios constitucionales y legales que rigen en esta materia.

Confiados en la ilustrada rectitud de V. E. venimos á pedir la revocatoria de esa resolución declarando que si contra nuestra esperanza, no fuéramos atendidos en nuestro reclamo, reservaremos nuestros derechos para ocurrir en tiempo y forma ante quien corresponda.

La resolución de V. E. al rescindir administrativamente el contrato de construcción de los Ferrocarriles del Oeste nos manda ocurrir en apelaciones ante el Tribunal Pleno de acuerdo con el artículo 28 de la Ley de 27 de Agosto de 1884 que declaró que la rescisión de las concesiones de Ferrocarriles y de las cuestiones que sobre ellos se suscitasen debían resolverse en la vía contencioso-administrativa.

Pero esto es á nuestro juicio el primer desconocimiento de la ley y la primera violación del contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889, que contiene la resolución de V. E., y acatarla en esa parte sería admitir su precedencia debilitando en cierto modo nuestro derecho.

La vía contencioso-administrativa es la procedente para todas las concesiones de ferrocarriles acordadas con arreglo á la ley de trazado general de 1884. Pero esa prescripción legal no es aplicable á las concesiones otorgadas por las leyes especiales que haciendo excepción á la ley general han establecido procedimiento preciso, que debe seguirse para la dilucidación y resolución de las cuestiones que se susciten sobre la interpretación y ejecución de los contratos de construccion. La ley especial, como V. E. sabe deroga en estos casos la ley general.

Y es este el caso ocurrente.

En el largo y prolijo análisis que ha hecho V. E. de los antecedentes de este asunto y de los contratos que á él se refieren se han pasado por alto,—acaso por juzgarlas sin importancia, — dos

cláusulas del contrato de construcción, que son de tal modo importantes y esenciales que destruyen por su base la resolución de V. E.

Esas cláusulas son: la 25 que establece: que toda desinteligencia, controversia ó dificultad que sobrevenga entre el Gobierno y los contratistas sobre la interpretación y ejecución del presente contrato serán sometidas al juicio de árbitros.

Y la 4.ª que al establecer los términos dentro de los cuales deben ser construídas y abiertas al tráfico público las secciones de ferrocarril agrega:

Por cada mes de demora en los mencionados plazos y salvo siempre los casos de fuerza mayor pagarán los contratistas una multa de dos mil libras esterlinas.

V. E. establece en uno de los considerandos de su resolución: que el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889 sancionado por el Cuerpo Legislativo es una Ley de la Nación.

Pues bien: esa ley especial en oposición con la ley general de ferrocarriles establece que la falta de cumplimiesto al contrato de construcción por parte de los contratistas en vez de dar lugar á su rescisión dá lugar á una multa de £ 2.000 por cada mes de demora!!

La ley general de Ferrocarriles de 1884 establece : « que las « cuestiones que se susciten entre el P. E. y los concesionarios « de ferrocarriles sobre cumplimiento de caducidad de sus conce- « siones las resolverá administrativamente el P. E. con apelación « para la Alta Corte ó los tribunales que hagan sus veces. »

Y el contrato ley de 28 de Febrero de 1889 establece : que las cuestiones que se susciten entre los contratistas y el Gobierno sobre ejecución é interpretación del contrato serán sometidas al juicio de árbitros.

El legislador en uso de sus facultades exceptuó este contrato de la obligación de seguir el procedimiento contencioso administrativo.

Por mandato expreso de la ley, pues, la resolución de las cuestiones á que dé lugar la ejecución del contrato de construcción de los ferrocarriles del Oeste está fuera de la jurisdicción del Poder Ejecutivo y hasta fuera de la jurisdicción de los tribunales ordinarios de justicia, porque la ley y la voluntad de las partes

contratantes al determinar el procedimiento que debe seguirse en este caso han determinado la jurisdicción en que corresponde la solución de sus cuestiones.

Admitir en el P. E. el derecho de mandarnos seguir esta cuestión por la vía contencioso - administrativa, sería reconocerle el derecho de violar el contrato - ley de 28 de Febrero de 1889 en una de sus cláusulas fundamentales.

El P. E. entiende que los contratistas constructores han faltado al cumplimiento de sus obligaciones y los contratistas constructores sostienen que es el P. E. quien ha faltado al cumplimiento de las suyas.

¿Quién debe resolver esta cuestion sobre ejecución del contrato de construcción?

¿Es el P. E. con apelación para ante la Alta Corte como en los casos generales de concesiones de ferrocarriles con arreglo al artículo 28 de la ley de 27 de Agosto de 1884?

Resueltamente, nó! Esa cuestión debe ser resuelta por árbitros.

¿Y si los árbitros resuelven la cuestión en favor del Gobierno se rescinde por ese hecho el contrato de construcción?

Tampoco! La falta de cumplimiento al contrato de construcción invocada por el P. E. consiste en no haber los contratistas construído la línea férrea dentro de los plazos fijados en el contrato.

Pero este caso está previsto en el contrato mismo que establece, que ese hecho cuando no esté justificado por caso fortuito de fuerza mayor dará lugar á una multa de £ 2.000 por cada mes de demora.

La ley y la voluntad de las partes contratantes han sustituído la pena de multa á la de rescisión.

No siendo pues este contrato rescindible por el sólo hecho de la falta de cumplimiento en los plazos de la construcción y correspondiendo la solución de las cuestiones á que dé lugar á la jurisdicción arbitral no podemos ni debemos consentir, sin protesta, que salvaguarda nuestros derechos, la resolución de V. E. que rescinde administrativamente el contrato ley de 28 de Febrero de 1889, fijándonos para la defensa de nuestros derechos la vía contencioso-administrativa.

La gestión entablada por nosotros para la rescisión de la trans-

ferencia hecha á favor de don Francisco A. Bowen, se encuadraba en un todo en los preceptos de la ley de 27 de Agosto de 1884, porque se trataba de una cuestión entre particulares sobre cumplimiento de contratos privados, pero que se referían á la construcción de ferro-carriles cuya ejecución impedían con perjuicio del interés público sin tener en su favor ley alguna que los exceptuase de seguir la vía contencioso-administrativa. Pero en el caso actual no sucede lo mismo, como creemos haberlo demostrado y asi se explica que rechacemos en este caso el procedimiento que en el otro hemos defendido.

Funda el P. E. su resolución en la parte referente á la subsistencia de nuestros derechos de concesionarios primitivos en:

Considerando 4.º: Que la cláusula del contrato de cesión de 1.º de Marzo de 1889, que dice: « La falta de cumplimiento, por « parte del señor Bowen, á cualquiera de las condiciones de este « contrato y *del que se le transfiere* dará mérito para que esta ce- « sión quede anulada y sin valor y efecto alguno, salvo los casos « fortuitos de fuerza mayor, *pudiendo los cedentes, si llega el caso,* « *transferir libremente á cualquier otro el referido contrato* de « veintiocho de Febrero último, celebrado ante el escribano de « Gobierno y Hacienda don Tomás de Tezanos »,—importaría á darle el alcance que contra el Estado se proponen los primitivos concesionarios, una alteración de las condiciones del contrato de 28 de Febrero citado y sería contraria á los principios elementales de derecho, que rigen la materia de las obligaciones; primero: Porque envolvería una prórroga indefinida á favor de los señores Barreto y Caymarí—aun en el caso en que el contrato de construcción no se hubiera cumplido por Bowen ó por otros cesionarios;—segundo: Porque la persona jurídica del contratista no se puede dividir en dos, es decir: Bowen con todas las obligaciones, y Barreto y Caymari libres de ellas y gozando solos é indefinidamente de las ventajas del contrato;—tercero: Porque si se admitiese esa dividualidad, resultaría, que el Gobierno no podría nunca hacer efectivo el cumplimiento del contrato, pues les bastaría á Barreto y Caymari excusarse de cumplir sus obligaciones, echando la responsabilidad de ellas sobre sus sustitutos y reservándose el derecho de disponer siempre de la concesión;—cuarto: Porque el contrato de 28 de Febrero sólo admitió pró-

rroga de los plazos dentro de los cuales la línea debía ser construída en los casos de fuerza mayor, y siendo negada por Caymari y Barreto la existencia de la fuerza mayor, no se puede admitir causa alguna de otra naturaleza que permita la alteración de los plazos;

Considerando 5.º: Que la cesión de 1.º de Marzo de 1889 no puede ser considerada sino como una transferencia lisa y llana, la que una vez hecha por Caymari y Barreto desaparecieron estos como cedentes á los ojos de la ley, quedando Bowen cual si fuera la misma persona de los concesionarios primitivos al contratar con el Estado, con los mismos derechos y obligaciones que estos habían adquirido y contraído, porque de otro modo debería suponerse que Bowen pagaba tan solo para cargar con las obligaciones;— Que cualquiera que sea la manera como se encare la tansferencia, el Estado sólo tiene en cuenta la persona jurídica contratista con sus derechos y obligaciones desde que se firmó el contrato de 28 de Febrero de 1889 hasta ahora;— Que el el Gobierno no puede considerar las estipulaciones del contrato de cesión de 1.º de Marzo, sino como celebradas entre particulares, no tomando en todo ello nada más que nota del hecho de la trasferencia, del cual se le debía dar conocimiento; — Que todos los hechos posteriores á la trasferencia concuerdan en demostrar que el Estado consideró á Bowen como contratista, sin que hubiese necesidad de oir á Barreto y Caymarí, ni de obtener su aprobacion en las diversas gestiones, contratos y actos que tuvieron lugar; Que limitada la accion del simple conocimiento de la transferencia del contrato de cesión de 1.º de Marzo, queda él reducido á un acto entre particulares que en nada puede ligar al Estado, en lo referente á las cláusulas y condiciones allí contenidas, debiendo resolverse las dudas que pueda ocasionar, en resacimiento de daños y perjuicios y en repeticiones que admitirán ó no, los tribunales ordinarios, únicos á quienes corresponde entender á ese respecto;—Que separadas del terreno contencioso-administrativo, las cláusulas del contrato de cesión del 1.º de Marzo que sólo atañen á los particulares, queda sólo por resolver el punto capital, á saber: sí se ha cumplido ó no, el contrato de construcción, si los contratistas cumplieron ó no, las obligaciones con-

traídas para que el Poder Ejecutivo pueda, ó no, declarar subsistente la concesión.

El P. E. tendría perfecta razón si el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889 fuera un contrato común sujeto á rescisión por falta de cumplimiento á cualquiera de sus obligaciones.

En este caso la cláusula del contrato de transferencia que establece «que la falta de cumplimiento por parte del cesionario Bowen á cualquiera de las cláusulas del contrato de construcción dará mérito á la rescisión reviviendo la personería de los cedentes» esa cláusula, decimos, no tendría razón de ser y sería absurda.

Pero no sucede lo mismo si se tiene en cuenta que se trata de un contrato que, como lo hemos demostrado, no es rescindible por falta de cumplimiento á alguna de sus cláusulas.

Esas cláusulas son justamente las que se refieren á los plazos dentro de los cuales debian ser construídas las secciones de ferrocarril.

Pero esos plazos son también los fijados para el pago del precio de la cesión de modo que el interés de los cedentes quedará cumplimiento exacto de esa obligación.

Podrá suceder que los cesionarios demorasen sin causa justificada la construcción de las secciones del ferrocarril dentro de los términos fijados en el contrato de construcción que continuaría vigente con sólo pagar la multa para ese caso estipulada.

Pero como este hecho perjudicaría directamente á los cedentes que se verían por esa causa privados indefinidamente de recibir el precio de la cesión, se estipuló que la falta de cumplimiento á cualquiera de las cláusulas del contrato de construcción, sin que mediase fuerza mayor daría mérito á la rescisión de la cesión, etc., etc.

Toda la argumentación del P. E. se resiente aquí como en todos sus demás considerandos, del olvido que se ha hecho de la naturaleza especial del contrato de construcción.

Pongamos el caso práctico para mayor claridad.

Supongamos — como es de esperarse — que el contrato de construcción se cumpla fielmente en lo relativo á lo dispuesto

en las cláusulas 4.ª y 25.ª arriba transcriptas; supongamos que los árbitros nombrados para resolver la cuestión suscitada sobre ejecución del contrato fallan á favor del Gobierno declarando que el constructor no ha construído en los plazos estipulados sin fuerza mayor que justifique su omisión.

Obtenido este resultado el P. E. de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 4.ª impone al constructor una multa de £ 2.000 por cada mes de demora.

Pero como este aplazamiento perjudica á los cedentes, estos usando de la cláusula citada del contrato de cesión piden su nulidad.

¿Puede desconocerse su derecho para exigir esa caducidad?

¿Puede negarse que obtenida esa nulidad revive su derecho de primitivos concesionarios?

¿No se vé ahora de relieve el objeto, la conveniencia y la legitimidad de esa cláusula?

Esa estipulacion lejos de alterar las condiciones del contrato de 28 de Febrero de 1889 como lo pretende el P. E. se ajusta perfectamente á él y es una consecuencia directa de su naturaleza especial.

Barreto y Caymari no se proponen echar sobre Bowen todas las obligaciones del contrato reservándose sólo é indefinidamente sus ventajas. Es todo lo contrario. Lo que Barreto y Caymari se proponen, en uso perfecto de su derecho, es cumplir las obligaciones de Bowen si ésta no puede ó no quiere hacerlo.

Lo que Barreto y Caymari se proponen por medio de las rescisión de la transferencia á Bowen NO ES REVIVIR UN CONTRATO CADUCADO SINO IMPEDIR LA CADUCIDAD DE UN CONTRATO VIGENTE.

Es claro y no merecía la pena mencionarse como fundamento de la resolución gubernativa que mientras esté en vigencia el contrato de cesión á favor de Bowen, éste es el único contratista á los ojos del P. E., pero no es menos claro é indiscutible que rescinda la cesión reviven los derechos y la personería de los cedentes que por ese medio reivindican su propiedad, y esto porque como lo dice muy bien V. E. « á los ojos del Estado sólo existe la persona jurídica CONTRATISTA con todos sus derechos y obligaciones. »

Sí el contrato de construcción hubiese caducado cuando se

pidió la rescisión del de cesión; si fuese rescindible por falta de cumplimiento del contratista es evidente que la reserva de derecho que hicieron los cedentes sería ineficaz y nula respecto del P. E.; pero tratándose de un contrato que está vigente, que no es rescindible por falta de cumplimiento á alguna de sus cláusulas es también evidente que la rescisión de la cesión puede pedirse y decretarse, si es procedente, sin que eso perjudique en lo mínimo los derechos del Estado que ni personería tiene para oponerse al cumplimiento de un contrato entre particulares, según V. E. mismo lo reconoce.

El P. E. puede no hacer lugar á esa rescisión si la encuentra infundada, en cuyo caso nos quedaría el recurso de apelación para ante la Alta Corte de Justicia; pero á pretexto de resolver esta *cuestión entre particulares* no puede rescindirse administrativamente el contrato de construcción en que el Gobierno es parte y ligado por lo tanto al cumplimiento extricto de sus estipulaciones.

No queremos por el momento analizar minuciosamente la extensa resolución de V. E., en cuyos considerandos encontraríamos sin dificultad fundamentos sobrados para rebatir su parte dispositiva; basta á nuestro propósito refutar concretamente la parte que perjudica nuestros derechos de vendedores del contrato de construcción de los ferrocarriles del Oeste.

En mérito, pues, de las consideraciones aducidas, á V. E. pedimos quiera reconsiderar la resolución de que reclamamos en la parte qne declara rescindido administrativamente el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889 y en caso omiso ó denegado dejar á salvo nuestros derechos para ocurrir ante quien corresponda.

Montevideo, Setiembre 14 de 1895.

Firmado: *Bernabé Quiñones.—B. Caymari.*

Resolución del P. E. elevando los autos al Superior Tribunal Pleno

Ministerio de Fomento.

Montevideo, Diciembre 18 de 1895.

Vistos los escritos presentados por don Bernardo Caymarí por sí y don Bernabé Quiñones en representación de don Francisco L. Barreto pidiendo reconsideración de la resolución dictada por el Poder Ejecutivo el 6 de Setiembre último y en caso omiso ó denegado que se deje á salvo los derechos de los peticionarios para ocurrir ante quien corresponda, y por don Miguel Carroll en representación de la «Compañía Uruguay Limitada» deduciendo recurso de apelación para ante el Superior Tribunal de Justicia Pleno contra la expresada resolución.

Considerando, respecto á la reconsideración pedida por los señores Barreto y Caymarí:

1.º Que por la cesión de 1.º de Marzo de 1889 que hicieron á favor de don Francisco A. Bowen, los señores Barreto y Caymarí, se despojaron de todo vínculo jurídico con el Estado relativamente al contrato de construcción de Ferrocarriles de 28 de Febrero de 1889, como se demuestra claramente en el considerando 5.º de la resolución reclamada en que persiste el P. E.; y

que por consiguiente, aquellos señores, no tienen personería para invocar en su favor las cláusulas 4.ª y 25.ª del expresado contrato de construcción, en que fundan el pedido de reconsideración.

2.º Que si bien es verdad que los señores Barreto y Caymarí iniciaron este juicio pretendiendo se declarase rescindido el contrato de 1.º de Marzo de 1889 por el cual transfirieron el de construcción de 28 de Febrero y subsistente para ellos este contrato han consentido expresamente la resolución del Gobierno en cuanto niega que tal rescisión proceda, limitándose á reclamarla, en cuanto declara la caducidad de la concesión originaria para unos y para otros.

3.º Que aún en el caso supuesto de que tuvieran personería, no se les puede dejar á salvo á los reclamantes sus derechos contra la precitada resolución que declara caducado el contrato de construcción de 28 de Febrero de 1889, porque tal salvedad importaría anular en la práctica la jurisdicción privativa que la Ley le confiere al P. E. en materia de ferrocarriles, cuya jurisdicción se le atribuye para que las cuestiones que se susciten sobre tan importante elemento del progreso nacional tengan una solución rápida, que, sin perjuicio de las garantías de la defensa, produzcan el efecto de remover perentoriamente cualquier obstáculo que se oponga por el interés privado á la realización de estos medios de viabilidad.

4.º Que los señores Caymarí y Barreto no han podido usar de otro recurso que el de apelación para ante los Tribunales reunidos, conforme á lo que dispone el artículo 28 de la ley de 27 de Agosto de 1884 y lo previno expresamente á las partes el P. E. en la pro-

pia resolución reclamada, y tal recurso no han deducido ni ante el P. E. ni ante el Tribunal Pleno, por cuya razón, decisiva para los señores Caymarí y Barreto, la resolución del P. E. está ejecutoriada, no solo en cuanto no hace lugar á la rescisión del contrato de 1.º de Marzo de 1889, sinó también, en cuanto declara la caducidad de la concesión originaria.

Considerando, respecto á la apelación entablada por la «Compañía Uruguay Limitada» que dicha apelación ha sido deducida en tiempo y forma con arreglo al art. 28 de la ley de 27 de Agosto de 1884 y á la parte despositiva de la resolución reclamada.

Se resuelve:

No hacer lugar á la reconsideración solicitada por la parte de los señores Caymarí y Barreto, concediéndose la apelación deducida por la «Compañía Uruguay Limitada», á cuyo efecto se elevará este expediente al Superior Tribunal Pleno como corresponde.

IDIARTE BORDA.
JUAN JOSÉ CASTRO.

Es copia fiel del expediente original —
Alfonso Pacheco
Of. Mayor.

MINISTERIO DE FOMENTO

INDICE

Página

Página






UNIVERSITY OF N.C. AT CHAPEL HILL
00023591579